



Iñaki García de Vicuña Olaizola: **“El transporte fluvial en el Urumea. Actividad y gestión de sus puertos. Siglos XVI al XIX”**, *Argitalpen digitalak / Publicaciones digitales*, 3, Untzi Museoa, Donostia, 2014.

El transporte fluvial en el Urumea. Actividad y gestión de sus puertos. Siglos XVI al XIX

Iñaki García de Vicuña Olaizola

1. INTRODUCCIÓN

Lo que intento con este trabajo es exponer la importancia que tuvo el río Urumea para el desarrollo de San Sebastián. Su función como medio de comunicación, como enlace del mar con el interior y viceversa. Para esto haré uso de las publicaciones que he encontrado en relación a este tema y presentaré documentos de un amplio periodo que comprende desde el siglo XVI hasta el XIX. En estos escritos veremos cifras que nos hablan del volumen de mercancías que se movía por medio de las alas desde Donostia hasta Hernani y desde aquí, de nuevo aguas abajo, hasta el puerto de Santa Catalina en la desembocadura del río. También conoceremos el dinero que costaban esos productos y servicios, pero principalmente, tendremos noticia de las personas implicadas en esos transportes: Los aleros, principales sujetos del trasiego, que aprovechando el flujo de las mareas y ayudados de simples pértigas y en ocasiones de bueyes, eran capaces de remontar el Urumea. Los ferrones, que compraban el mineral y vendían el hierro que fabricaban con él. Los bueyeros, que movían desde el muelle la vena que llegaba a San Sebastián en barcos y ellos descargaban en Santa Catalina o los que llevaban las diversas mercancías hasta Hernani desde lugares como el valle de Leizarán o el del Oria, entre otros. Conoceremos también al arrendatario del peso, encargado de organizar las mercancías en Santa Catalina para que los gabarreros supieran lo que tenían que cargar en sus embarcaciones y subir a Hernani. Los contables, que llevaban registro de todo cuanto llegaba y partía de los puertos. Los peones, que a paladas apilaban el mineral antes y después de pesarlo. Incluso los escribanos, que en ocasiones visitaban el puerto para tomar declaración a los implicados en algún litigio, así como tantos otros personajes que rondaban aquellos parajes. Y seremos igualmente testigos de algunos sucesos que padecían: robos, pérdidas, inclemencias climatológicas o impagos. Los pleitos que generaban estos sucesos nos permiten conocer muchos detalles sobre el transporte fluvial.

Actualmente cuesta imaginar el numeroso movimiento de las pequeñas embarcaciones que llamaban alas o gabarras subiendo y bajando el Urumea al ritmo de las mareas. Así mismo, es difícil creer que donde hoy se levantan edificios de viviendas, oficinas, centros comerciales, bares y restaurantes en pleno centro de la ciudad, frente a su catedral, se amontonasen pilas de mineral, hierros, tablas y otros materiales que los aleros de Hernani acarreaban en sus embarcaciones de madera río arriba y río abajo. Pero esto fue así durante siglos y es seguro que el carácter comercial de la ciudad tuvo su inicio, entre otras cosas, en esta conexión fluvial con el interior del territorio. Conexión que permitía distribuir lo que llegaba por la mar y dar salida por ella a lo que venía del interior. Sin Santa Catalina como punto de almacenaje y redistribución de mercancías, San Sebastián no hubiese podido dar entrada ni salida a lo que llegaba y salía por la mar con la misma diligencia. Las comunicaciones terrestres en Gipuzkoa fueron pésimas o inexistentes hasta el último cuarto del siglo XVIII. La orografía endemoniada del territorio y su climatología hacían muy difícil la comunicación de Donostia con el interior de Gipuzkoa, por eso, el Urumea y sus aleros consiguieron agilizar un capítulo de la comercialización de unos productos que, de otro modo, hubiera sido muy difícil de realizar. Si el Urumea no hubiese sido navegable hasta Hernani, Donostia, con toda probabilidad, no hubiera llegado a ser la ciudad comercial que fue.

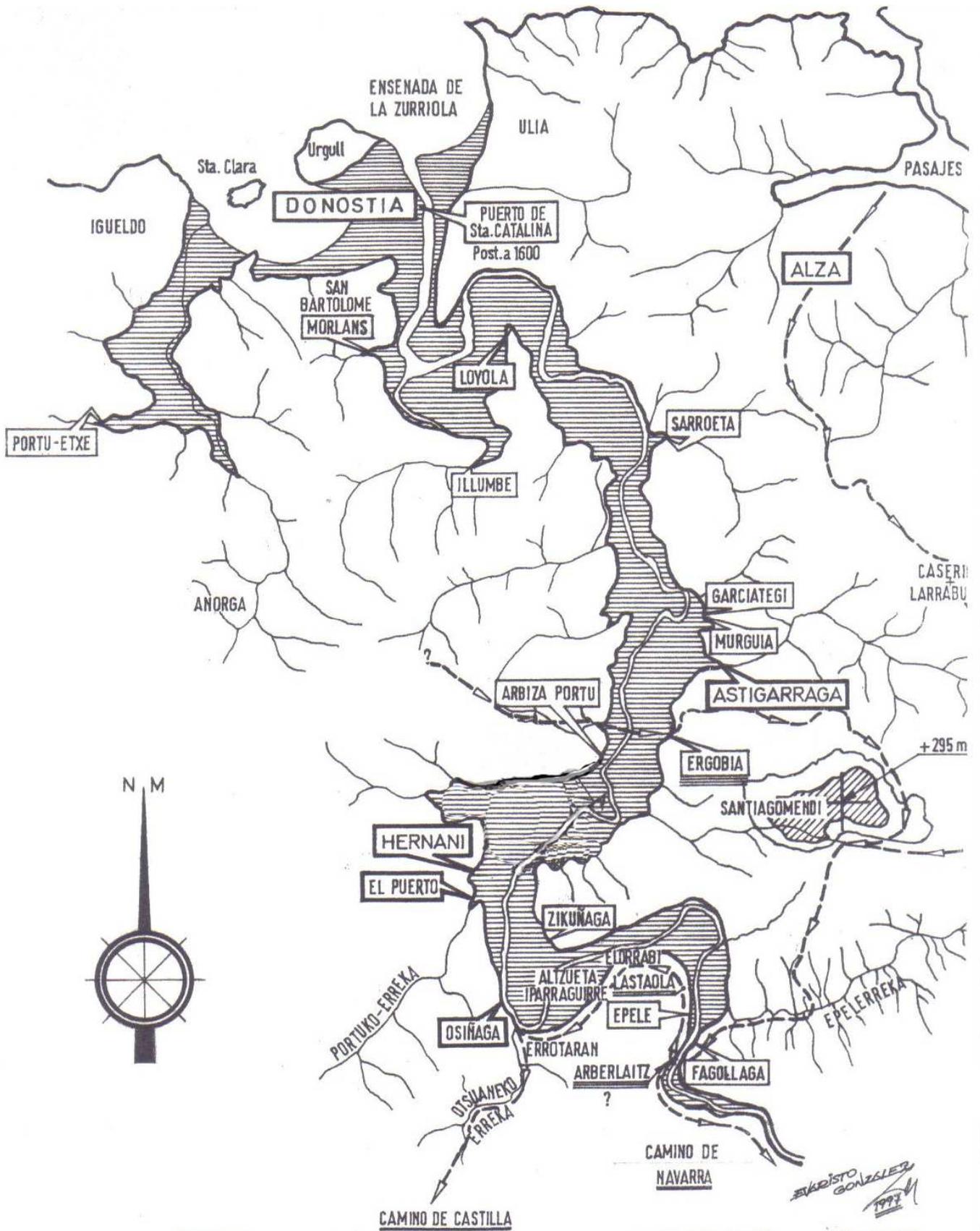


Transporte de barricas por el río el Urumea. Gouache de Didier Petit de Meurville, 1857-1873 (Colección Diputación de Gipuzkoa). El vino y la sidra eran algunos de los productos que se transportaban por la vía fluvial que unía Hernani con San Sebastián, pero las mercancías más habituales eran el hierro (mineral o transformado) y la madera para la construcción naval.

2. SITUACIÓN DE ALGUNOS PUERTOS

Antes de detallar la actividad de los puertos, voy a situar su emplazamiento y a citar algunas de las ocasiones en que aparecen mencionados en los diversos escritos consultados con la finalidad de mostrar que tuvieron una realidad física que hoy, probablemente, nos cueste concederles por no quedar actualmente en el río ni rastro de su vida. Me centraré en tratar de localizar los puertos más importantes, los de superior volumen de mercancías y los que aparecen nombrados con más frecuencia en la documentación que he manejado. No son estos, ni mucho menos, los únicos puertos del Urumea. Con relación a otros puntos de embarque, atraque, carga y descarga que había a lo largo del río, incluyo aquí un plano elaborado por Evaristo González en 1997¹. En él, con la precisión y detalle que le son características, nos proporciona una magnífica herramienta para visualizar fácilmente la ubicación de algunos puertos del Urumea. Después de esta visión global de los puertos del Urumea, voy a pasar a detallar la localización de los que, como he dicho antes, considero de mayor relevancia.

¹ GONZÁLEZ ARRIETA, Evaristo: "El puerto marítimo-fluvial de Hernani", Revista *Hernani*, Hernani, 1997, pp. 62-66. El plano es una versión levemente retocada con el consentimiento del autor.



Plano del Urumea y sus puertos por Evaristo González, 1997.

2.1 Santa Catalina

En cuanto a la ubicación de este puerto, comenzaré citando a Ricardo de Izaguirre. En su obra de 1933², *En torno a los orígenes de San Sebastián. El Urumea y los puertos donostiarros*, escribe:

De lo transcripto se deduce la existencia, en 1581, de dos puertos en la población de San Sebastián: el puerto chico o de Santa Catalina, y el muelle. ¿Dónde estaba el primero de ellos?

Despréndese de lo expuesto hasta aquí que uno de los puertos, el fluvial, había de estar emplazado necesariamente en el Urumea, detrás de la barra formada en su desembocadura, y lo más cercano que posible fuere a la villa. En el tantas veces mencionado plano de 1760 [de José de Arana], vemos en estas circunstancias situado el puerto de San Martín, junto al arrabal de Santa Catalina: Esta fuera de duda que es el mismo denominado también con el nombre de este barrio, surgido al calor del movimiento del puerto.

Por otra parte Luis Murugarren Zamora en su trabajo de 1987³, *Santa Catalina: breve historia de un arrabal y su puerto*, explica que para el mes de febrero de 1301, aparece documentado

fray Lope de Guíçerudiaga como comendador de la Orden de San Juan de Jerusalén tanto en el Arramele de Tolosa como en la donostiarra Santa Catalina

Se refiere a la iglesia de ese nombre situada en aquel barrio, y continúa,

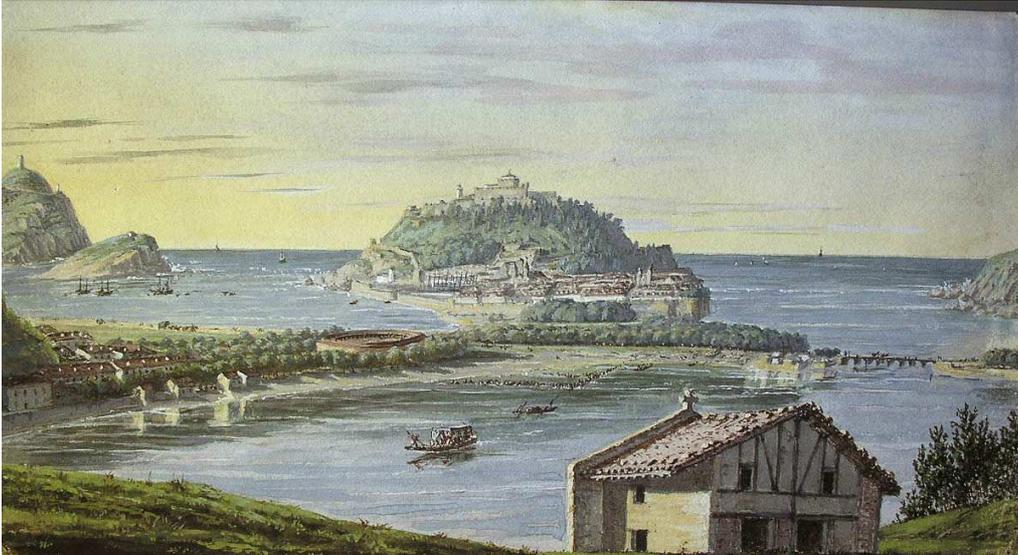
Su misión de caballero medieval al servicio de la justicia la cumpliría, como sus compañeros de encomienda, protegiendo preferentemente al pobre y desvalido. Y un lugar propicio para ejercerla solía ser el vado de un río, máxime cuando al mismo tiempo era punto de tránsito del comercio fluvial, como ocurría en el puerto que se había ido creando junto al vado o puente de Santa Catalina.

Era, pues, aquel recodo que se había venido a formar en la margen izquierda de la Hurumea –como siempre habían venido llamando a nuestra ría sus ribereños, en euskera y en femenino, porque se referían a una corriente de aguas finas y claras– un sitio muy apto para utilizarlo como un puerto.

Además de estas fuentes bibliográficas mencionadas arriba, tenemos la posibilidad de situar el Puerto de Santa Catalina por otros medios. El recodo que menciona Murugarren puede verse claramente en algunos dibujos, pinturas, grabados y en planos como el que citaba Ricardo Izaguirre. Creo que es el momento de ver algunos de estos ejemplos.

² IZAGUIRRE, Ricardo: *En torno a los orígenes de San Sebastián. El Urumea y los puertos donostiarros*, Pasajes de San Pedro, 1933, p. 44.

³ MURUGARREN ZAMORA, Luis: *Santa Catalina: breve historia de un arrabal y su puerto*, San Sebastián, 1987, pp 7 y 8.



Vista de San Sebastián. D. Petit de Meurville, 1857-1873. Colección Diputación de Gipuzkoa.

En este gouache vemos unas alas navegando río arriba y en el centro del cuadro, una especie de estacada formando un ángulo recto en el agua; en la orilla del frente, junto al inicio de esas estacas, se ve un ala varada en la arena. Todo ese arenal sería el puerto de Santa Catalina. Un poco más a la derecha de la imagen, se perfilan unas casitas blancas que identificaríamos como el barrio del mismo nombre y, finalmente, el puente que, siendo hoy de piedra, conserva aún esa misma denominación. La arboleda que discurre entre el puente y la bahía nos marca la situación aproximada de la actual Avenida de La Libertad, y entre las alas que remontan el río y la plaza de toros (que ocupaba el espacio que hoy ocupa, más o menos, el mercado de San Martín), en el agua, se encuentra actualmente la catedral del Buen Pastor.



El barrio de Santa Catalina. Didier Petit de Meurville (1864-1873). Colección Diputación de Gipuzkoa.



Vista de San Sebastián. Litografía del libro de Henry Wilkinson, Sketches of scenery in the Basque Province of Spain, 1838.

La litografía de Wilkinson presenta una imagen idealizada de la arquitectura de la ciudad, pero nos ofrece otra oportunidad de situar geográficamente el puerto. La vista está dibujada desde la colina que se encontraba tras el convento de San Francisco, actualmente polideportivo Zuhaitzi. En el centro apreciamos el puente de Santa Catalina, a la izquierda de éste, en la orilla occidental del Urumea, el barrio homónimo y tras él se ven unas alas sobre la arena que nos indican la situación del puerto que estamos estudiando.



Plano de La Concha y puerto de San Sebastián. José Lorenzo, 1884. Depósito Hidrográfico.

En este plano de 1884 el autor, José de Lorenzo, superpone la imagen de la ciudad que se está construyendo con el terreno originario que iba a desaparecer para siempre. Gracias al trabajo de éste y del grabador S. Bregante y Martínez, tenemos la posibilidad de ver de manera clara que el último recodo del río que correspondía a la ubicación del puerto de Santa Catalina, corresponde en la actualidad, al entorno de las calles San Marcial a San Martín y de Loiola a Fueros, aproximadamente. Para situarnos, tomaré como referencia el puente de Santa Catalina que vemos como una simple línea que cruza el río a la altura del ya citado último giro de éste, a su izquierda parte una calle que muere en la bahía, la Avenida de la Libertad, la siguiente calle paralela a ésta hacia el sur, hacia abajo en el plano, es San Marcial, cuyas manzanas más orientales, más próximas al río, están dibujadas en un tono más claro, casi inapreciables. La última manzana dibujada parcialmente de oscuro, de oeste a este, de izquierda a derecha en el dibujo, entre San Marcial y lo que hoy es calle Arrasate, corresponde a la calle Loiola. Así que, trazando una línea entre este punto y el puente, tenemos la zona que correspondería a la parte alta del arenal que se usó como puerto fluvial de San Sebastián durante siglos hasta que, con la construcción del ensanche, se borró toda huella física de él. Quiero puntualizar que debido a las mareas y a las crecidas del río, la zona de varado de las alas necesariamente tendría que cambiar en función de estas variables, motivo por el que la franja que se utilizó para estas tareas de carga y descarga, actualmente corresponde a diversas calles.

2.2 Citas documentales sobre Santa Catalina

Además de situarlo geográficamente, también quiero hacer un repaso a las menciones que de este puerto de Santa Catalina se hacen en los documentos que he manejado, de esta manera veremos que ocupaba una posición importante en el ámbito comercial y que era uno de los polos de atracción del tráfico mercantil.

Comenzaré con una cita extraída del Tomo XV de *Juntas y Diputaciones*⁴, el colosal trabajo de Luis Miguel Díez de Salazar y M^a Rosa Ayerbe Iribar, concretamente de la 9^a Junta de Bergara, 12/22 de abril de 1603.

Carta de Ojer de Elormendi sobre la denuncia de los cueros bezerros y paños de Yngalatierra

Este dia se leyó en la dicha Junta una carta de Ojer de Elormendi, alcalde hordinario de la villa de San Sevastian, en que dize que ayer veinte e uno del presente aportó al puerto de Sancta Catalina una pinaça de San Juan de Lus en que venían quarenta y ocho dozenas de bezerros de contrabando y dos pieças de paño, que parece por los sellos son de Aragón, los quales el Capitán Navarro, que tuvo noticia, los hizo tomar y los pusieron en depóssitos a cargo de Miguel de Beroiz.

Resulta destacable que un barco arribara directamente al puerto de Santa Catalina, aunque puede que lo hiciera así por el carácter ilícito de la carga.

En un pleito de 1649⁵ entre Domingo de Ygoa vecino de la villa de San Sebastián y Juanes de Larramendi alero de la de Hernani, en el que el primero había encargado unos portes al segundo y

⁴ DÍEZ DE SALAZAR, Luis Miguel y AYERBE IRIBAR, M^a Rosa: *Juntas y Diputaciones*, Tomo XV, San Sebastián, 1990, p. 556.

que éste dice no haberlos cobrado, nos encontramos al dicho Juanes, gabarrero de Hernani, siendo notificado por el escribano

En el Puerto de Santa Catalina extramuros de la noble y leal villa de san sebastian a diez días del mes de junio de mil y seiscientos y quarenta y nueve años.

Así mismo, el propio Larramendi declaraba que Domingo de Ygoa

le hera deudor por la llevada de trecientos y setenta y quatro quintales de vena del puerto de Sta. Catalina de esta villa a la de la dicha Hernani a raçon de un quartillo por la llevada del quintal la mitad en plata.

En otro asunto de 1653⁶, suscitado entre Martín de Orcolaga y Pedro de Aranalde vecinos de la villa de San Sebastián, recogemos lo siguiente:

2 – A la segunda pregunta dixo este testigo que lo que save de lo contenido en ella es, que aora puede haver tres años poco mas o menos, siendo entonzes este que depone moço y criado del dicho Martin de Eliçondo arrendador del dicho puerto de la villa de Hernani, el dicho Eliçondo su amo por horden del dicho Martin de Orcolaga acarreo desde el puerto de Santa Catalina desta villa de San Sebastian al de la dicha villa de Hernani en alas, o barrcos una baxelada de bena, y la descargaron en el dicho puerto de Hernani.

Hay más testimonios similares de otros declarantes en este pleito confirmando el recorrido de la vena desde Santa Catalina a Hernani.

Al igual que en el anterior documento, en la Escritura entre Miguel de Olaondo vecino de la villa de Elduayen y Juan de Barcayztegui de la de Urnieta, fechada el 12 de abril de 1681⁷, también leemos menciones al puerto de Santa Catalina.

Lo primero que por quanto el dicho Miguel de Olaondo estava obligado de proveer de bena la herrería de Olloquiegui sita en jurisdizion de esta villa y de la de Verastegui y a Miguel de Elorga como su ferrón desde oy dicho dia hasta el dia del señor San Miguel veynte y nueve de septiembre del año de mil y seiscientos y ochenta y tres, Para este efecto y durante este tiempo referido el dicho Juan de Barcayztegui toda la vena que se le entregare por el dicho Miguel de Olaondo, o otra persona en su nombre Pessado en el puerto de Santa Cathalina de la Ciudad de San Sebastian aya de traer y conducir desde él por la Ria de la Villa de Astigarraga al Puerto de Osinaga de la jurisdizion de la de Hernani.

Pero no vemos aquí Santa Catalina solo como puerto de origen, también lo es de destino.

Yten que todo el fierro que labrare la dicha herrería de Olloqu(ie)gui durante el dicho tiempo que ba espezificado el dicho Juan de (Bar)cayztegui y los demás que el pusiere desde ella al dicho (Pu)erto de Osinaga aya de conducir y acarrear todo el dicho fie(rro) pagándosele por cada quintal un real de plata – Y asi bien desde dicho Puerto de Osinaga al de Santa Cathalina de la dicha Ciudad sin pagar por ello cosa alguna el dicho Miguel de Olaondo de la llebada desde Osinaga al dicho Puerto de Santa Cathalina.

⁵ Archivo General de Gipuzkoa, en adelante AGG. AGGCOMC11675_00-09.

⁶ AGGCOMC11751_0000-0027.

⁷ AGGPT2080_A_48-50.

El siguiente asunto es muy interesante porque nos desvela un lado más oscuro en las vivencias del puerto. En 1718⁸ Antonio de Leiarizti, vecino de la villa de Zizurkil, interpone una querrela criminal contra el vecino de la villa de Urnieta Martín de Yparraguirre y contra Bentura de Urcola arrendador del peso de la vena y vecino de San Sebastián. Ygnacio de Lizardi, como representante legal de Leiarizti denuncia

que mi parte tenia en el puertto de Santta Cattalina de esta Ziudad seiscientos quinttales de vena a poca diferencia conducidos del puertto de Somorrostro Juridicion de Vizcaya y dicho Martin de echo y de propia voluntad y como cosa suia a echo llevar en gavarras al puertto de Hernani y desde dicho puertto a la herrería de Amasola Juridicion de Amasa entendiendose en dicha transporttacion con dicho Benttura y fazilittando éste como tal arrendador de dicho peso a los gabarreros que dicha vena no ttocava ni perttenezia a mi parte sino a dicho Martin siendo tan supuesto y ^{2r} // ^{2v} falso quantto persuadió a dichos gabarreros consttandole de que heran propias de mi parte en que han cometido dichos acusados grave delitto de urto y incurrido en atrozos penas y maiormente concurriendo el daño yreparable que a mi parte se le a seguido en transportar dichas venas de dicho puertto de Santa Catthalina.

Desde la cárcel Real de Gipuzkoa en San Sebastián donde permanece preso, Martín de Yparraguirre, en la declaración que efectúa, se defiende alegando que todo ha sido un error, un equívoco que le ha llevado a confundir la pila de mineral que él poseía en el puerto de Santa Catalina con la pila que tenía su acusador Antonio de Leiarizti. Este testimonio del inculpado nos proporciona cantidad de detalles sobre el funcionamiento habitual del puerto que iremos enumerando a lo largo de este trabajo. Ahora veamos algunos pasajes de esta comparecencia en los que se cita el puerto que nos ocupa.

Preguntado si el confesante a tenido algunas venas propias en el puertto de Santta Cathalina de esta ziudad por el año pasado de mil settecientos y diez y siete y a quien las compro y qué cantidad = Dixo que dicho año de settecientos y diez ^{15v} // ^{16r} y siete echó el confesante en dicho puertto de Santta Cathalina siete vaxeles de venas que compró en esta manera

Y después desglosa fechas y pesos de la vena que fue comprando a diversos barcos a lo largo de dicho año. Luego da el total y lo justifica

Y dichos siete varcos importtaron Un mil ochocientos y veintte y cinco quinttales como se allara en el asiento que ttiene Bentura de Urcola renttero de dicho puertto de Santta Cathalina.

Con la respuesta que ofrece Martín de Yparraguirre a la segunda pregunta que le hace el representante de su acusador, obtenemos detalles claves para situar nuestro puerto.

Preguntado si en dicho Puertto de Santta Catthalina hai cargaderos destinados de dueños que compran venas, savidos y nottorios de quien son y si este confesante tuvo así dicho año de settecientos ^{16r} // ^{16v} y diez y siete y quanttos = Dixo que los rentteros de dicho Puertto son los que dan o señalan a cada uno paraxes para sus venas y dicho año de settecientos y diez y siete quando se dio principio a conducir las venas de este confesante desde el puertto del muelle para el de Santta Catthalina dispuso el dicho renttero Benttura de Urcola el que dichas venas se pusieren a la parte del varrio de San Martin que hanttecedenttemente las solia tener a la parte del Puente de Santta Catthalina y cree que con dichas venas del confesante se hazia la ultima pila del dicho puertto entendiéndose por la parte de San Martin.

⁸ AGGCOCRI132, 9_0000_0030.

En esta contestación de Yparraguirre, se dibuja toda la línea que ocupaba el puerto desde el puente de Santa Catalina hasta el barrio de San Martín. Además hemos visto como la arena estaba ocupada por los diversos montones de mineral que el arrendador del peso de la vena repartía por toda la ribera para que los aleros la llevaran a donde correspondiera, aunque en ocasiones se llevaran la que no era.

Vayamos a otro asunto, en una disputa que sostuvo en 1725⁹ con algunos aleros de Hernani Don Juan Felipe de Murguía, Señor de la Casa de Murguía sita en Astigarraga, podemos leer como estos gabarreros son objeto de trabas por parte de Juan Felipe cuando venían con portes desde Donostia

y estando así Juntos propuso el dicho señor Alcalde que antes de aier dia biernes a la tarde el dicho Juan Ygnacio de Miranda y Miguel de Zuaznavar y otros vecinos de esta dicha Villa llegaron a su merced diciendo que Don Juan Phelipe de Murguia vecino de esta villa y de la de Astigarraga les havia puesto embarazo en el uso de la navegación de alas del rio de la hurumea subiéndolas para arriba desde el puerto de Santa Cathalina cargadas de vena sin permitir al dicho Juan Ygnacio y a otros bueierizos el que pegasen los bueies a las alas por la proa en el puerto común sito poco mas avajo del puente de Ergovia.

En el documento del arrendamiento de los puertos de Hernani de 1729¹⁰, cuando detalla las condiciones del mismo, en uno de sus párrafos leemos:

Dicho Portolero rematante a quien se le ofrece la conducion para el Puerto de Santa Cathalina de la Ciudad de San Sebastian, de qualquiera leña que la Villa vendiere desde el dicho Puerto de Osinaga para arriba.

También observamos la importancia de este puerto de Santa Catalina en el Arancel de la lonja y puertos de Hernani de 1732¹¹. Casi todo en este documento gira en torno al transporte desde y hacia él, aunque vemos, así mismo, referencias a otros puertos que conoceremos más tarde. De este modo leemos:

Lo Primero ha de ttraer dicho harrendador, o porttolero, del puerto de santa cattalina, de san sebastian hasta dicho puertto (el de Hernani), cada quintal de mena, por diez marabedís y cinco ottabos de marabedí de vellón

Y continúa

y en este dicho precio de diez maravedís y cinco ottabos de marabedí ha de llevar dicho arrendador ttodo el fierro que produciere dicha mena desde dicho puertto de Hernani a la de santa cattalina, sin que se le pague cossa alguna por el dicho fierro producido de dicha mena.

A lo largo de todo el arancel se detallan los diversos géneros que se transportan y sus precios correspondientes, siendo citado siempre Santa Catalina como uno de los puertos de origen o de destino:

Y si vinieron algunas porciones de fierros a este dicho puertto, no echos con la mena que ha ttraído dicho arrendador, sino echos con la mena de fuera parte, de vera pagar el dueño del

⁹ Hernaniko Udal Artxiboa / Archivo Municipal de Hernani, en adelante HUA / AMH // A-1-9. 296r.-296v.

¹⁰ HUA / AMH // C-5-IV-3/5.

¹¹ HUA / AMH // C-5-IV-3/5.

fierro por cada quintal un quartillo de plata al dicho arrendador por la conduccion desde dicho puertto [también el de Hernani] a la de santa cattalina.

Sigamos viendo otras referencias a este puerto fluvial donostiarra. En otro arrendamiento, en esta ocasión el de 1740¹², en su punto nº 11, tenía escrito:

Que todos los años para la corrida de toros a de traer y esparcir en la plaza la arena del puerto de Sta. Cathalina a satisfacion de sus mercedes.

Por lo que vemos aquí y veremos más adelante, Santa Catalina servía también para proveer de arena a los ribereños del Urumea, tanto para uso lúdico, como en esta ocasión, como para otros más prácticos.

En el arrendamiento de 1760¹³, 20 años después del anterior, seguimos viendo casi las mismas condiciones y las mismas referencias sobre Santa Catalina. También en una consulta y dictamen sobre precios de conducciones fechada en 1770¹⁴, podemos ver menciones, en esta ocasión junto al puerto fluvial de Sarroeta del que luego trataremos con más detalle:

Memorial

Noble y Leal Villa de Hernani: Joseph Justto de Aiarragarai vecino, y Arrendador de la Lonja, y Puerttos públicos de V.S., con el respectto devido dice, que con el nombre de ser cinttas, pretenden varias personas, que haga la conduccion de piezas de maderos, servibles para quillas de Navios (con el expacioso prettestto de que esttan pasadas con cierra -sierra-) a los Puerttos de Sarroetta y Santa Cattalina de la Ciudad de San Sevastian, por tres maravedís de Vellón, cada codo reducido a quarentta y ocho onzas, o, pulgadas de grueso del modo, que se hace de las tablas regulares: La de cada quinttal de Anclas, como, si fuese tan manual, que el fierro ordinario, y al precio, que este: Y la de carvon de piedra desde los dichos Puerttos de San Sevastian a los de V.S. a la manera, que los efectos contenidos al nº 3, del Arancel insertto en la escritura de arriendo, que, ottorgo V.S. el año pasado 1768.

Por último, voy a recoger el testimonio de un documento que abarca los años 1811 a 1813¹⁵ en el que el relato de un grave accidente con una gabarra, además de volver a mencionar el puerto que estudiamos, muestra la dureza y peligro del trabajo con las alas. En este asunto, Francisco de Arrieta, vecino de Loiola, reclama el pago de una gabarra que había prestado para coger arena a José Antonio de Lujambio, vecino del caserío Alcanoene del mismo barrio donostiarra. El relato de los hechos ocurridos en la madrugada del 26 de abril de 1811, nos ofrece una vez más nuevas referencias a Santa Catalina puerto, puente y arenal, esta ocasión en los comienzos del siglo XIX. Veamos que nos dice en su confesión José Antonio de Lujambio:

Que en efecto la tarde, víspera del día en que se despedazó [la gabarra o ala], hizo un viage en compañía del criado del articulante desde el Puerto de Santa Catalina, al llamado de Ganchegui, en donde descargaron la arena. Que el mismo criado [Juan Bautista de Alzaga] le dijo al declarante llevaría él mismo la gabarra a la punta que llaman de Santiago, a donde podía acudir la siguiente mañana, llevarla al Puerto de Santa Catalina, y principiar a cargar, pues que él iría por tierra para las dos de la mañana sobre media hora mas o menos. Que sin embargo de que el declarante quería hacer la conducción de arena de dia claro, como lo hizo la tarde que

¹² *Id.*

¹³ *Id.*

¹⁴ *Id.*

¹⁵ AGGCOMCI5135_00-52.

lleva citada, como le ordenó el articulante debía hacerse mui de mañana para aprovechar la marea, acudió a la punta de Santiago y condujo la gabarra al Puerto de Santa Catalina para la hora citada, pero no lo hizo así el criado del articulante, y estando esperándole sobrevino un temporal a cuyas resultas habiéndose despedazado la gabarra, estuvo el declarante expuesto a perder la vida, pues en medio de saber nadar, tubo necesidad del auxilio de otros que acudieron a sus voces para salvarse.

En otra parte del documento leemos una explicación más detallada del motivo del destrozo del ala:

sobrevino una borrasca espantosa que arrebató a la gavarra y al mismo José Antonio en ella acia el Puente, con quien tropezó y se hizo pedazos.



Detallado plano de 1782¹⁶ de la desembocadura del Urumea en el que aparecen algunos de los lugares citados en el documento anterior como el puerto de Ganchegui, el caserío Alcano o el puerto de Santa Catalina entre otros.

Tras este resumen de citas sobre el puerto de Santa Catalina pasaré al siguiente puerto fluvial del Urumea de los que estoy tratando de ilustrar. Puntualizo esto porque, como he dicho antes, había otros puntos de ataque a lo largo del río, pero me voy a centrar en los más importantes.

2.3 Sarroeta

Sobre este puerto no he tenido la suerte de encontrar dibujos o grabados que lo identifiquen con claridad, sin embargo, hay trabajos anteriores y documentos que nos hablan de él. Veamos algunos ejemplos.

Para empezar, al igual que con el puerto anterior, voy a volver utilizar el trabajo antes citado de Ricardo Izaguirre¹⁷.

¹⁶ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. *Mapa topográfico del río Urumea antes de su desembocadura en la ciudad de San Sebastián*. Signatura: PLANOS Y DIBUJOS, DESGLOSADOS, 175. (PD0175_0).

Según hemos visto, Isasti dice que, desde Hernani, por el río se llevaba el maderamen y herraje para la construcción de barcos a San Sebastián y Pasajes. Esto parece indicar que los géneros destinados a este último puerto no pasaban por aquel, ya que, en caso contrario sobraba mencionar los ulteriores destinos de las mercancías llegadas a la Ciudad.

Y continúa un poco más adelante:

El Urumea había de tener paso a la cuenca vecina, pero ¿dónde estaba esta comunicación?

Dos convexidades presenta el río dirigidas hacia la susodicha rada, una debajo de Martutene, y otra frente a Loyola, disminuyendo en ambas la distancia que por tierra separan las dos aguas.

Se refiere a las aguas del Urumea y las de la bahía de Pasajes.

El señor Gaztaminza en su trabajo sobre Hernani [se trata de *Apuntes para una historia de la N. L. e Invicta villa de Hernani*¹⁸] dice que el maderamen que de tierra adentro se destinaba a la construcción de bajeles era conducido, por el río desde aquella villa hasta cerca de Martutene, de donde pasaba por medio de caballerías a los astilleros de Pasajes.

No es más preciso Larramendi al decir que, en un tiempo, de tierra adentro bajaba el maderamen necesario para los bajeles al puerto de Hernani y de aquí por el río hasta más abajo de Astigarraga, y de allí por tierra hasta la Herrera de Pasajes.

En este caso, la obra de Larramendi a la que se refiere es *Corografía de la Provincia de Guipúzcoa*¹⁹.

Y continúa Izaguirre haciendo un detallado repaso a las informaciones que nos pueden ayudar a confirmar la existencia del puerto de Sarroeta y a situarlo.

En el arancel de arriendo del puerto de Hernani, preinserto en nota, se habla de dos puertos de destino para las mercancías embarcadas en aquel: el de Santa Catalina y el de Sarroeta. Del texto de dicho documento parece deducirse que este último era el puerto del Urumea que comunicaba por tierra con los astilleros de Pasajes. Pero en el mismo escrito se anota que el puerto de Sarroeta estaba en Loyola, es decir, en el meandro siguiente al de Martutene. Esta disparidad de opiniones respecto a la localización de este punto no es más que aparente, ya que con los nombres de Loyola la alta y la baja, se designaba a todo el valle comprendido hoy [este trabajo es de 1933] en los barrios de Amara y Loyola, o sea toda la vega del Urumea, que, en la margen izquierda pertenece a la jurisdicción donostiarra.

Al ser puerto de tránsito para Pasajes, necesariamente habría de estar en la orilla derecha del río, que, en aquel trozo frente a Martutene, pertenece a la población de Alza [en aquellos años municipio independiente de Donostia].

Más adelante, Izaguirre vuelve a detallar aún más la situación de este puerto.

En la misma margen del río, la segunda curva de éste es la que inicia en Martutene y termina en Chominenea. En el punto más oriental de esta curva, junto a los caseríos Balerdi, Torroa y

¹⁷ IZAGUIRRE, Ricardo: *En torno a los orígenes de San Sebastián. El Urumea y los puertos donostiarras*, Pasajes de San Pedro, 1933, p. 19.

¹⁸ GASTAMINZA, Salustiano: *Apuntes para una historia de la N. L. e Invicta villa de Hernani*, San Sebastián, 1913, p. 27.

¹⁹ LARRAMENDI, Manuel: *Corografía de la Provincia de Guipúzcoa*, Barcelona, 1882, p. 34.

Bolañene, desagua en el Urumea el mayor arroyo que desciende de los altos de Pelegrín y Amoreder. Es uno de los mayores afluentes del río por aquella orilla. Su parte baja, hoy valle bastante profundo fácilmente anegable, estuvo en tiempos pasados inundada por el agua del río. Está emplazado en el término designado, hoy día, con el nombre de Sarroeta, y por puerto de Sarroeta o del Estado se conoce el descargadero allí situado. Sin duda, al principio estuvo éste junto al caserío Balerdi, desde donde arranca el camino que por Isabel-eche y Alza, se dirige a Herrera y Molinao; el camino precisamente que la Diputación de Guipúzcoa proyecta convertir en carretera, y que, probablemente, es el que serviría para la conducción de maderamen y herrajes destinados a los astilleros del rey. Posteriormente, el embarcadero se ha desplazado hasta el mismo Urumea, prolongando así el camino de acceso. Antes de la construcción de la carretera por la vega de Loyola, desde aquel puerto, por el río, se conducían a San Sebastián las manzanas y sidras de las cosechas del término.

Una vez vista la magnífica información que nos dejó Ricardo Izaguirre en relación al puerto de Sarroeta, voy a tratar de situarlo en nuestro paisaje actual, teniendo en cuenta la profunda transformación que ha experimentado esa zona. Por tomar una referencia clara y sencilla de situar, empezaré mencionando el puente de Lugañene que atraviesa el Urumea para comunicar el paseo de Ubarburu de Donostia (Polígono industrial nº 27) con el barrio donostiarra de Martutene y la autovía A-15. Situados sobre el puente y mirando hacia el polígono industrial, a nuestra derecha observamos un caserío situado a la orilla del río, Katalintxoene. Aproximadamente en el entorno de esa orilla derecha del Urumea se encontraría el antiguo puerto de Sarroeta, insistiendo, como he dicho antes, en lo mucho que ha cambiado ese lugar y que lo dicho sería algo orientativo y no una posición exacta.



Fotografía de la orilla derecha del Urumea tomada desde el puente de Lugañene, entre los árboles asoma el caserío Katalintxoene. En el entorno de esta zona estaría situado, aproximadamente, el puerto de Sarroeta. (Foto del autor, 2014).

2.4 El puerto de Sarroeta en los documentos

A continuación incluyo algunos fragmentos de documentos en los que veremos nuevas menciones sobre el puerto fluvial de Sarroeta y su uso como tránsito entre el Urumea y la bahía pasaitarra.

Como bien decía Izaguirre, en el Arancel de arriendo de los puertos de Hernani de 1732, aparece citado Sarroeta como uno de los puntos de destino de las mercancías que partían desde Hernani, así mismo, se cita el mismo arancel en los documentos de arrendamiento de los puertos de Hernani de 1740 y 1760²⁰, ejemplos, estos tres, que ya hemos visto cuando hablábamos del puerto de Santa Catalina.

Por otra parte, en el Archivo General de Gipuzkoa (AGG), también he encontrado referencias documentales a este puerto. En 1751²¹ se suscita un pleito entre Lorenzo de Ibarburu y Juan de Jauregui, vecinos de San Sebastián, contra Don José Antonio de Zelarain, vecino de Pasajes,

sobre la paga y satisfacion de tres mil y trescientos reales de platta corriente que me esta debiendo por la causas, razones, y forma que se expresan en demanda dispuesta y firmada por el Lizenciado Don Josseph Ygnacio de Orobiobazterra.

En esta demanda leemos lo siguiente:

Pedro Ramos de Azcue: en nombre de Lorenzo de Ybarburu y Juan de Jauregui, vezinos en jurisdiccion de esta Ciudad: ante Vm en virtud de su poder que presento: Digo que mis partes como Maiores de los Bueyerizos, condugeron todos los materiales de madera y tabla desde el Puerto de Sarroeta a la Errera que es en la plaia y canal del Pasage, de cuenta de Simon y Phelipe de Zelarain hermanos, que fabricaron tres Navíos de Guerra por asiento de S. M. en los años de mil setezientos diez y ocho y siguiente, que fueron quemados por el exercito Franzes.

La quema de los navíos estaría inserta, seguramente, en las acciones del Duque de Berwick en el contexto del asedio y toma de San Sebastián del año 1719. Pero, en lo que a este trabajo corresponde, el dato que nos interesa es la mención del puerto de Sarroeta como punto de origen de los materiales que transportan los bueyeros a Pasaia. Unido esto a la información contenida en los documentos de arriendo de los puertos de Hernani, en donde vemos el precio de los portes desde Hernani hasta Sarroeta, obtenemos como resultado la visualización del itinerario completo de las mercancías que van desde el interior de Gipuzkoa hasta Hernani, para desde allí viajar por el Urumea hasta Sarroeta y finalmente, de nuevo por tierra hasta Herrera.

²⁰ HUA / AMH // C-5-IV-3/5.

²¹ AGGCOECI3426_0000-0003.



El barrio de Loiola. Aguada de D. Petit de Meurville, 1857-1873. Un ala con pasajeros disfruta de una excursión fluvial con tres aleros perchando. Colección Diputación de Gipuzkoa.

Pasamos ahora al año 1755²², nos encontramos aquí otro pleito que en esta ocasión trata de las diferencias originadas entre Ignacio de Aldaco, vecino de Hernani y Juan Milian de Zavala, vecino de Asteasu, por motivo de unos tablones transportados hasta Hernani por Zavala y que Aldaco debía contabilizar y enviarlos por el río al puerto de Sarroeta:

Henrique Antonio de Zaloña en nombre de Juan Milian de Zavala= Aora que a mi parte se ha notificado una demanda puesta por Ygnacio de Aldaco alistador en el puerto de la villa de Hernani, en que relaciona que como tal alistador se ha ocupado en muchos días en alistar diferentes tablones y madera que mi parte hizo conducir a dicho puerto y debiendo pagarle su salario diario que es de doce reales de vellón no trata de pagarle y concluye pidiendo sea condenado a su pagamento: su tenor supuesto. Digo que en justicia se ha de servir Vuesa Merced absolver a mi parte de la referida demanda y condenar en costas al dicho Aldaco, y procede asi de los autos que reproduzgo y por lo qual favorable y siguiente = Y porque la verdad del caso es que cuando se comenzó la conduccion de los tablones y piezas de madera de mi parte a dicho puerto de Hernani, el expresado mi parte fue allí con carreteros que hacían la conduccion y hallo en el al citado Aldaco ocupado en listar tablones que estaban conducidos y se conducían por cuenta de Don Joseph de Belderrain vecino de la villa de Usurbil, y también otros de Gabriel de Ameztoy vecino de la de Zizurquil y se ajusto con el referido Aldaco en que este listaria los tablones y piezas de madera de mi parte, y asentaría la razón de ellos y que dicho mi parte le pagaría el salario acostumbrado en semejantes casos = Y porque quando mi parte reconocio padecía falta de tablones y piezas de madera de las que hizo conducir a dicho puerto y alistarlas por el citado Aldaco, passo en persona a hacer cargo ^{10r} // ^{10v} de las faltas al dicho Aldaco y Josseph Gerardo de Lubelza conductor de maderos desde dicho puerto al de Sarroeta y al cargo que les hizo, respondieron no sabían que es lo que sucedió con las piezas

²² AGGCOLCI2921_0010-0027.

que faltaban, y harían diligencias, y dicho mi parte les expreso que la diligencia de buscarlas era de la incumbencia de ellos, y luego preguntó al referido Aldaco quanto importaba su trabajo y le respondió, que unos seis pesos, y el referido mi parte le dijo, que le daba por vía de depósito ochenta excudos para que los tubiesse en su poder, hasta que diesen ambos razón de la entrega de los materiales que faltaban al citado mi parte.

De nuevo vemos aquí como las tablas y otros maderos llegan a Hernani en carros y desde allí parten en alas a Sarroeta para abastecer la construcción de navíos en Pasaia. Solo en este párrafo se mencionan asentistas de tres pueblos distintos, Asteasu, Zizurkil y Usurbil, con lo que se hace muy probable que el puerto de Hernani mantuviera una actividad bastante intensa para proveer Herrera de maderas, tablas y demás materiales para la construcción de barcos, utilizando como puerto de enlace el de Sarroeta.

En otro momento de las diligencias, uno de los testigos presentados por Ignacio de Aldaco, Miguel de Zuaznabar, vecino de Hernani de 79 años, declara lo siguiente:

que por ser publico y notorio en esta dicha villa save y le constta al testigo que Don Josseph de Belderrain vecino de la villa de Usurbil asentistta de S.M. da y paga a Ygnacio de Aldaco presenttante por cada dia que ocupa en la incumbencia ^{23r} // ^{23v} de alistar todo genero de materiales que se conducen al Puertto de estta dicha Villa y conducir de ella al de Sarroetta en Alas doce Reales de Vellon conforme convenio que para el efecto tienen echo entre si.

Así mismo, Francisco de Ayerdi, otro de los testigos de la parte de Aldaco, de 32 años e igualmente vecino de Hernani, declara:

que de haver oído por voz común en estta Villa save que el asentistta Don Josseph de Belderrain contenido en dicho ottro si ha dado y pagado a Ygnacio de Aldaco presenttante doce reales de vellón por cada dia de los que este ocupaba en alistar los materiales de maderamen para consttucion de Navios que de cuenta de dicho Belderrain se conducían al Puertto de estta dicha Villa para ^{24r} // ^{24v} su remesa al de Sarroetta según tenían tratado y capittulado entre ambos.

Un tercer testigo de esta parte, Joseph Gerardo de Lubelza, de 38 años, arrendatario de los puertos de Hernani y vecino de la misma, vuelve a confirmar

que sabe por haver oído por voz común en estta dicha Villa especialmente con el mottibo de ser arrendador de los Puerttos de ella que Don Josseph de Belderrain asentistta de S.M. en matteriales para consttucion de Bajeles Reales; ha pagado y paga a Ygnacio de Aldaco presenttante, según convenio capittulado entre ambos doce reales de vellón por cada dia de los que dicho Ygnacio ocupare en alistar los matteriales que de cuentta de dicho Belderrain se conducían a dichos Puerttos de estta Villa para su remesa al de Sarroetta.

Por último, transcribo el testimonio de Bernardo de Unzueta, de 40 años y también vecino de Hernani:

que de haver oído a Don Josseph de Belderrain contenido en el save que este ha dado y pagado a Ygnacio de Aldaco presenttante doce Reales de vellón por cada dia de los que este ocupaba en alistar y llevar la cuenta de los matteriales de maderamen que para consttucion de Bajeles que de cuenta del dicho Belderrain se conducían al Puertto de estta dicha villa para conducir desde ella al de Sarroetta.

En estos cuatro testimonios, queda meridianamente clara la utilización del puerto fluvial de Sarroeta como conexión del Urumea con Pasajes, de su uso como punto de enlace de las mercancías que a través del Urumea llegaban a él para ser conducidas posteriormente en carros hasta la bahía pasaitarra.

Visto lo contenido en las líneas anteriores, podemos concluir que el puerto fluvial de Sarroeta tuvo un uso intenso que fue apagándose a partir de la construcción de la carretera entre Andoain e Irún que cruzaba Donostia por el puente de Santa Catalina y subía por el Alto de Miracruz hacia el puerto de Pasajes, y la que por Ayete unía Hernani con San Sebastián. Su desaparición total llegó con la puesta en marcha del ferrocarril y la carretera que discurría paralela al Urumea uniendo Hernani, Astigarraga, Martutene, Loiola y Donostia. Actualmente solo nos queda el recuerdo en forma de toponímico en el llamado paseo de Sarroeta o Sarrueta en la zona donde estuvo situado el puerto.



Caserío sobre el Urumea. Aguada de D. Petit de Meurville, 1857-1873. Un ala maniobra en el agua, el alero de proa mantiene su pértiga fuera y el de popa empuja por babor. Colección Diputación de Gipuzkoa.

2.5 El puerto de Hernani

Siendo como soy de Hernani, ha sido precisamente este puerto el que ha despertado en mí el interés por el transporte fluvial en el Urumea. Que haya dado nombre a un barrio del pueblo y haber escuchado historias sobre el mismo, en muchas ocasiones exageradas, me animó a buscar en libros y archivos la información y la documentación que confirmase o desmintiese lo oído. No encontré ningún papel que apoyase las descripciones y relatos fabulosos escuchados, pero lo que fui viendo, superó en mucho lo que esperaba encontrar.

En este caso situar el puerto es muy fácil. Todavía se conservan en perfecto estado las casas que fueron la Lonja de la villa, junto a ella cargaban y descargaban el mineral de hierro y los productos que elaboraban con él, también maderas, tablazón y muchos otros materiales para la construcción

de barcos y casas. Si queremos conocer el sitio, no hay más que bajar desde detrás del ayuntamiento por las escaleras que descienden hacia el barrio del puerto y continuar en dirección al río, justo en la bifurcación del camino veremos el edificio que, en la parte alta del frente que mira al Urumea, mantiene un cartel en el que leemos “LONJA”. Actualmente queda muy separada del río, esto es debido a que a principios del siglo XVIII, con motivo de una fuerte riada, el Urumea desvió su cauce principal alejándose de la lonja²³.

En relación a las diversas situaciones que concurrieron durante el siglo XVIII alrededor de la casa de la lonja²⁴ como arrendamientos, riadas, obras y demás, se publicó en el *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, nº LXVII, 1-2 del año 2011, pp. 165-270, un trabajo titulado “Los Puertos de Hernani. Un paseo documental por el Urumea del siglo XVIII”, en él se puede ver con más detalle todo esto a lo que hago mención.

2.6 Referencias documentales sobre el puerto de Hernani

En cuanto a éstas, tenemos una abundante relación que trataré de resumir eligiendo las que creo más interesantes, además de algunas citas bibliográficas que también incluyo.

Ya en el primer libro de cuentas del ayuntamiento de Hernani, en el año 1531²⁵, su primer asiento dice así:

primeramente de Domingo de Egurrola y su fiador Miguel Martínez de... La renta de los puertos treinta y cinco ducados navarros y treinta chanfones que son mil e quatro cientos e treinta chanfones.



La casa que fue lonja de los puertos de Hernani en la actualidad. (Foto del autor, 2014).

²³ HUA / AMH // C-5-IV-3/5.

²⁴ GARCÍA DE VICUÑA OLAIZOLA, Iñaki: “Los Puertos de Hernani. Un paseo documental por el Urumea del siglo XVIII”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, LXVII 1-2, Donostia-San Sebastián, 2011, pp 165-270.

²⁵ HUA / AMH // C-2-I-1.

Así mismo, tenemos menciones en diversos trabajos de autores que nos hablaron del puerto de Hernani.

Lope Martínez de Isasti en su *Compendio Historial de la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa de 1625*²⁶ escribía:

Hay en la jurisdicción de esta villa a cuarto de legua una casa llamada Portua, que está cerca del río Urumea, a donde viene a parar todo el maderamen que va a la villa de San Sebastián y sus astilleros para fábricas de naos, fierro, remos de galeras, botas abatidas, sillares de piedra de mármol y otras muchas cosas, que van por el río abajo en tres alas, que tiene el arrendador de aquella casa, y paga cierta renta a la villa de dos a dos años.

El padre Larramendi también lo menciona en su *Corografía de Guipúzcoa*²⁷:

El río es navegable más de dos leguas, desde el puerto de Santa Catalina hasta algo más arriba de Ereñozu, y en alas o gabarras anchas y chatas suben la vena para las herrerías del Urumea y bajan hierro labrado para San Sebastián. Baja también de tierra adentro el maderamen necesario para los bajeles del puerto de Hernani, y de aquí por el río hasta más debajo de Astigarraga, y de allí por tierra hasta la herrería del Pasaje.”

Por último, Antxon Aguirre Sorondo²⁸ publicó en la revista *Hernani*, en el año 1998, un trabajo sobre el puerto de Hernani. Una magnífica y concisa descripción de lo que era el servicio de los puertos de Hernani. De este artículo recojo una cita que me resulta muy interesante por darnos una fecha de lo que serían los tiempos postreros de esta actividad.

Todavía en 1831, según Zuaznabar, pervivía la casa “Portua”: “En el arrabal del Puerto o Portuba hay una casa lonja, y desde allí se envían por el río a San Sebastián fierro, leña, remos, maderas y otros efectos en barcos chatos y largos sin cubierta, que llaman gabarras.”

Volviendo a los archivos, recojo aquí un documento del año 1649²⁹ en el que Domingo de Ygoa, vecino de San Sebastián, pleitea contra Juanes de Larramendi, vecino de Hernani. El asunto se refiere a que Ygoa entregó en el puerto de Hernani dos quintales de hierro en barras a Larramendi por mano del arriero Martín de Basabe para que los llevase del puerto de Hernani al de Santa Catalina. Larramendi, alegando una deuda anterior de Ygoa, se queda con los hierros y los deposita en custodia del Alcalde de Hernani.

Estevan de Eyçaguirre en nombre de Domingo de Ygoa vecino de esta villa como mas aya lugar de derecho ante Vm parezco – Y digo que Martin de Bassabe arriero entrego el miércoles último dos que se contaron de este pressente mes y año en el puerto de Hernani a Juango de Larramendi gabarrero, o alero vecino de la misma Hernani dos quintales de fierro en doce barras para que entregara en esta villa a mi parte pagándosele sus portes y aviendo recevido el dicho Juango los dichos fierros en la conformidad referida y para entregarlos a mi parte reussa y no los quiere entregar

²⁶ ISASTI, Lope Martínez de: *Compendio historial de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa*. Reedición de La Gran Enciclopedia Vasca. Bilbao, 1972, p. 527.

²⁷ LARRAMENDI, Manuel: *Corografía de la Provincia de Guipúzcoa*, Barcelona, 1882, p. 34.

²⁸ AGUIRRE SORONDO, Antxon: “El puerto de Hernani”, Revista *Hernani*, 1998, pp. 60-63.

²⁹ AGGCOMCI1675_00-09.

Encontramos una nueva referencia al puerto hernaniarra en un contrato de 1725³⁰:

Tolosa y Abril 17 de 1725

Escritura del acarreto de bena desde el Puerto de Hernani a la Herrería de Alegría, por Ypolito de Recondo, a favor de la señora Doña Agueda de Recondo y obligazion por la suso dicha

En la villa de Tolosa a diez y siete de Abril del año de mil setecientos y veinte y cinco ante mí el escribano y testigos parecieron presentes la señora Doña Agueda de Recondo viuda vezina de ella por una parte; Y Ypolito de Recondo vezino de la de Villavona por otra; Y dijeron que entre sí están convenidos en que el dicho Ypolito haia de hazer el acarreto de toda la bena que está y estuviere en el Puerto de la villa de Hernani por cuenta de la dicha señora Doña Agueda de Recondo, desde él, a la Herrería llamada Urzuriaga sita en jurisdizion de la villa de Alegría.

En estos dos documentos hemos visto el carácter de estación intermodal que tenía el puerto de Hernani. A él llegaban mercancías en carros para, una vez allí depositadas, ser transportadas en alas a San Sebastián e, igualmente, leemos cómo los materiales que llegaban en alas a él, luego debían ser llevados en carros hacia el interior de Gipuzkoa. El puerto de Hernani era un nudo de comunicaciones que articulaba el interior de la provincia con el tráfico marítimo y viceversa. Sigamos viendo más ejemplos.

Encontramos otro contrato similar al anterior, este del año 1728³¹ y en esta ocasión el destino es Ibarra:

Maio 2 de 1728

Escritura de obligazion para acarreto de la vena desde el Puerto de Hernani a la herrería de Azcue otorgada por Esttevan, Martín, y Lucas de Vidador, a favor de Juan de Anssa=

En la Villa de Tolossa/ a dos de Maio de el año de mil settecientos y veintte y ocho. Antte mi el escribano público y testigos infraescritos parecieron presentes por la una parte Juan de Anssa ferron en la Herrería de Azcue la Viexa sita en jurisdicion de el Lugar de Belaunza; Y por la ottra Esttevan, Martín, y Lucas de Vidador hermanos vecinos de la Villa de Anoetta:.

Y tras las fórmulas legales de rigor leemos:

se obligaron con sus personas y vienes presentes y futuros en forma de derecho a acarrear en los nueve años primeros corrientes enpezados desde los ultimos de este presente mes desde el puertto de la villa de Hernani, a la herrería de Azcue, sita en jurisdicion de el Lugar de Ybarra ^{220r} // ^{220v} la vena que el dicho Juan de Anssa condujere y pusiere en el dicho Puerto para labrar fierro en la sobre dicha Herrería de Azcue; por dos diciochenos el quinttal conforme se entrega en la herrería de Agaraiz y en la de la de la (Sic) villa de Alegría, y de el mismo pesso de la una de las dos que elixieren los dichos Esttevan y sus hermanos.

³⁰ AGGPTO442_A_152-153.

³¹ AGGPTO378_A_220-221.

Sin embargo, no solo se acuerda el transporte de Hernani a la ferrería, también se cierra el viaje de vuelta del hierro elaborado.

y así mismo devaxo de la dicha mancomunidad se obligaron los susodichos a hacer el acarretto de el fierro que el dicho Anssa hiciere labrar en la dicha herrería, desde ella al dicho Puerto de Hernani por un diciocheno el quinttal de seis arrobas.

En la misma línea de este tipo de contratos, añadiré por último un documento de 1755³² en el que vemos citado de nuevo el puerto de Hernani como punto de partida y también de destino del mineral que transportan a la ferrería y el consiguiente hierro producido con él:

Tolossa a 13 de Abril de 1755

Escritura de obligación de conducir cierta porción de mena de el Puerto de Hernani a la Ferreria de la villa de Alegria

En la villa de Tolossa, a trece de Abril de el año de mil settecienttos y cinquenta y cinco, ante mi el infraescritto escrivano y ttesttigos que al fin iran nombrados parecieron presentes por una parte Mattheo de Alttuna ferrón de la Ferreria de la villa de Alegria y por otra Domingo de Urquia, seinor de Caminos Agustin de Lasquibar Mattheo de Zaldua Juan de Zubeldia, Domingo de Zubeldia Martin Joseph de Arteaga Joseph de Arozena Lorenzo de Ora Juan Ygnacio de Arsuaga Juan de Arregui Joseph de Arteaga Ygnacio de Arteaga Francisco de Yzaguirre Manuel de Olasagastti i Domingo de Aguirre i Juan de Amundarain vecinos de Ama(sa) Y dijeron que los comparecientes entre si se halla combenidos en que el citado Domingo de Urquia y demás compañeros haia de conducir al dicho Mattheo de Alttuna a su dicha Ferreria de Alegria en el discurso de los quatro años primeros siguientes desde ^{56r} // ^{56v} oi dia de la fecha en adelante toda la mena que hiciere conducir a su cuidado al Puerto de la villa de Hernani desde esta.

Y al igual que en el anterior contrato, también en éste se fija el retorno de la mercancía desde la ferrería al puerto de Hernani.

Que de la misma suerte dicho Domingo de Urquia y compañía haian de conducir a dicho Puerto desde dicha ferrería todo el fierro que en ella labrare.

En estos ejemplos anteriores y habiendo dejado otros que no incluyo por ser muy parecidos, se aprecia el carácter de Hernani como portal o antepuerto con respecto a Donostia. El puerto hernaniarra recibía y almacenaba las mercancías que viajaban desde y a San Sebastián, pero lo que más llama la atención es que no solamente servía al valle del Urumea, si no que, así mismo, atendía las necesidades de pueblos del ámbito del río Oria y, como veremos adelante, también del Leizaran.

Para terminar de situar los puertos principales del Urumea y exponer citas bibliográficas y documentales en las que aparecen, hablaré ahora del que, según algunas opiniones, pudo ser el primer puerto fluvial de Hernani.

³² AGGPT2646_A_56-58.

2.7 Osiñaga

Para situar este puerto fluvial me debo remitir, una vez más, al trabajo ya citado de Ricardo Izaguirre³³. Veamos el preámbulo que le lleva a situar Osiñaga:

Los ríos, en general, ejercen un evidente poder de atracción sobre el ser humano. Las ventajas que aquellos le brindan le incitan a instalarse en sus márgenes, de modo diverso, naturalmente, según el distinto estadio de civilización. Así el río no es igualmente atractivo para una primitiva sociedad de pescadores, que para una mercantil de grado evolutivo más avanzado. Dejando para otro momento aquella, enfoquemos este segundo aspecto.

No es idéntica tampoco la atracción de la corriente de agua en todo su recorrido. Hay puntos de él que ofrecen mayores ventajas, aumentando por tanto aquella en estos. Agrúpase el hombre especialmente junto al vado, cerca de la desembocadura del río, en el paraje en que cesando este de estar sometido a las influencias marinas, puede ser franqueado con más comodidad. Otro punto atrayente es aquel en que un río adquiere condiciones de navegabilidad, y donde, en consecuencia, se verifica un cambio de los medios de transporte. Y otro notable, aquel en que cambia bruscamente de dirección suscitando hacia él un movimiento de circulación terrestre.

Tras un breve desarrollo de los primeros puntos, continúa:

Veamos ahora el tercer extremo: el codo, en que cambiando el río de dirección promueve hacia él una corriente de circulación terrestre.

Desde Navarra el Urumea lleva hasta las cercanías de Hernani un rumbo oeste noroeste, que después troca por un norte aproximado. Pero se da el caso de que no verifica el cambio en un solo codo, sino que lo repite en dos, en Fagollaga y en Osiñaga. Si tenemos en cuenta lo que hemos observado acerca de la situación topográfica del primero, y que, después de un amplio rodeo, vuelve el río a doblarse en el segundo lugar, más abierto al acceso, y próximo a aquel, comprenderemos la razón de que sea Osiñaga el que realice la atracción.

Visto lo cual, entendemos que Izaguirre sitúa el puerto de Osiñaga en la curva pronunciada que el Urumea describe en el entorno de donde actualmente se encuentra la casa Loidi, junto a la desembocadura de la regata que viene de Urnieta, Otsuaneko erreka, que es así como figura mencionada en planos y toponimias.

Así mismo, de la lectura de los párrafos siguientes, deduzco que el autor consideraba Osiñaga un puerto más antiguo que el de la lonja de Hernani, ya que concluye:

Para hallarse más al abrigo de la plaza, y también, posiblemente por mayores facilidades de acceso, el embarcadero, desde Osiñaga se trasladó unos metros agua abajo, instalándose al pie de la colina de Hernani, donde hoy existe el barrio de esta villa conocido por el nombre de "EL Puerto".

³³ IZAGUIRRE, Ricardo: *En torno a los orígenes de San Sebastián. El Urumea y los puertos donostiarras*, Pasajes de San Pedro, 1933, pp. 8, 9 y 16.



En el entorno de esta desembocadura de Otsueneko erreka en el Urumea, frente a la actual casa Loidi, se encontraría –aproximadamente– el puerto de Osiñaga. (Foto del autor, 2014).

2.8 Citas documentales sobre Osiñaga

Que Osiñaga fue puerto principal, pero que el concejo de Hernani prefirió que lo fuera el del barrio del puerto, se deduce también de un pleito que en 1550³⁴ mantuvieron unos ferrones del Leizaran con el ayuntamiento de la villa.

Los ferrones de Berastegi y Elduaen reclamaban a Hernani la construcción de lonjas en Osiñaga aduciendo que el concejo les cobraba por las mercancías pero éstas quedaban a la intemperie expuestas a las riadas o los robos. Pero, a pesar de los fallos a su favor y de las amenazas de las Juntas de Gipuzkoa si no cumplían la sentencia, el concejo de la villa no llegó a construir lonja alguna en Osiñaga, motivado probablemente por su interés en promocionar la ubicación que finalmente se ha conocido como puerto de Hernani, debido a, como mencionaba Ricardo Izaguirre, la mejor situación de éste respecto a la población.

Maese Domingo de Sagastiberria y Pedro de Ynturia ferrones de las ferrerías de Verinas Olloquieguya e Ynturia por nos e por los otros ferrones e dueños de las ferrerías del balle de Leyçaran nos querellamos ante vuestas merçedes del consejo de la villa de Hernany y de sus arrendadores e cargadores que tienen en los puertos de Osiñaga Carabela Eçeago e dezimos que la dicha villa e los arrendadores de los dichos puertos acostunbran llebarse un... de ... a nos y a nuestros consortes que nos hazen pagar de cada quintal de fierro que descargamos ^{1r//1v} en los dichos puertos quatro maravedís e otros quatro por cada quintal de bena que de rretorno traemos para la probisión de las dichas nuestras ferrerías que quando esto se yntroduxo tenia la dicha villa lojas en los dichos puertos e logeros que rresçibian e daban por cuenta los fierros e cosas que se descargaban e avia para ello peso .../ e por nombre e color de longage se les daban los dichos derechos e agora como el rrio mudo el albeo contiguo e madre sin que aya longa ny longero ny peso en los dichos puertos continúan su ynposiçion e nos hazen pagar los dichos derechos e demás dello nos fuerçan e compellen a que llevemos e carguemos nuestros fierros en las alas como e quando ellos quieren y ... no ay longa ny quien tenga cuenta de lo que se descarga y todo queda en la orilla del rrio muchas vezes se nos hurtan y pierden fierros y venas e a las vezes el mismo rrio si sobreviene algún creciente lo cubre con çieno y otra basura que acarrea el agua e nos es forçado atender a que mengue e

³⁴ AGGJDIM2_13_2_0000-0006.

con grandes gastos e costas descubrir e cobran lo que estaba cubierto lo que es demás que es contra derecho e leyes de estos rreynos causa mucho dano a la contrataçion del dicho balle de toda esta probinçia y es cosa escusada poner entre hijos dalgo mayormente lo que agora se haze que nos hazen pagar los dichos derechos sin nos dar loja e lugar seguro donde los pongamos e lojero que nos los rreçiba e buelba por cuenta sin quiebra alguna/ e a vuestas merçedes que están juntados para cosas conçernyentes al bien desta provinçia e sus hermanos y ... desazer y rremediar semejantes agrabios mandando a la dicha villa e sus ... que si quieren gozar e llebar los dichos derechos/ o por mejor dezir ynpoçiion agan e tengan lonja buena ^{1v//2r} e segura con su peso donde se pongan y estén las mercaduras que se descargaren a buen rrecado e aya lojero que de todo de cuenta y en lo de los aleros no nos agan bexaçion sino que en nuestra misma sea cargar e llebar nuestras cosas donde e como quisiéremos y que si esto no quisieren hazer no lleben los dichos maravedís y seamos libres en nuestras cargas y descargas pues las mercaduras quedan a nuestro rriesgo/ e asi lo pedimos e suplicamos a vuestas merçedes pues quando lo demás çesase aunque el dicho consejo tubiese titulo de llebarnos en los dichos puertos como no tienen y es ynpoçiion serian obligados según derecho a darnos casa e lugar ... donde hiziesemos la descarga e pudiésemos tener nuestras mercaduras e qualquier quiebra seria e abria de ser a su cargo sobre que pedimos justicia y demás que en ello la admynistracion a nos y a nuestros consortes ... bien e merçed .

Y las Juntas deciden a favor de las reclamaciones de los ferrones.

el qual dicho paresçer por nos visto mandamos dar el mandamiento que por el se manda dar por el qual vos mandamos que del dia que este mandamiento os fuere notificado estando juntos en vuestro consejo pudiendo ser ... / o notificándolo a vos el dicho Alcalde e los dichos regidores para que se lo notifiqueys e agais saber al dicho consejo e ynorar non podréis pretender que lo non supisteis dentro de tres meses próximos siguientes sin excusa ny dilaçion alguna agais en los dichos puertos de osinaga / eçeago vuestras casas e lonjas buenas e suficientes en que los vecinos desta provincia alojen e pongan los fierros e mercaduras que an e obieren de llebar a la villa de San Sebastian e su lonja e asi hechas pongan en ellas lojeros que sean personas fiables e suficientes que ayan de rresçibir los dichos fierros e mercaduras / y dar y den a sus dueños cuenta con pago de su azienda por que los duenos de los dichos fierros e mercaduras no puedan resçibir ni resçiban dano ny agrabio alguno en sus haziendas / lo qual vos mandamos que asi agais e cumpláis so pena de veynte mill maravedís la mitad para la cámara e fisco de su magestad e la otra mitad para los gastos de la dicha probinçia / que los quales lo anterior haciendo vos donde hazemos e abremos por condenadas / que mas vos aperçebimos que pasado el dicho tiempo ynbiaremos nuestro Alcalde de la hermandad que los execute por las dichas penas e os aga hazer las dichas dos lonjas

Sin embargo, seis años más tarde, aún seguía el concejo de Hernani sin cumplir lo mandado.

Muy Magnificos Señores

Juan de Eldua en nombre del maestre Domingo de Sagastiberri ferrón de las ferrerías de Verinas e Olloquiegui e de los otros ferrones del valle de Leičaran digo que esta muy noble e leal probinçia en la Junta general pasada de la villa de Tolosa proveyó e mando al Conçejo de la villa de ernany que dentro de tres meses feziesen e hedificasen sendas casas de lonja en los dos puertos de Osinaga donde se recogiesen los fierros y tuvieren lojero que por cuenta tomase los fierros y venas que en las dichas lojas se alojasen e pusiesen por la orden que tiene la noble villa de San Sevastian en su loja e puertos / que por no lo hazer cada dia los dichos mis partes pierden sus fierros e venas e se los hurtan e llevan e aun se unden e anegan dentro la arena e tierra e agua como ello es notorio e por tal lo digo e alego / y aunque se les notifico

el mandamiento e probision de la dicha provincia y han pasado seis años después del dicho mandamiento e su notificación no lo han querido cunplir

En un momento de las alegaciones de los ferrones de Leizaran, mencionan que en un tiempo hubo lonja en Osiñaga, y efectivamente, podemos comprobar esto en un pleito de 1539³⁵ entre los arrendadores de los puertos de Hernani, Domingo de Arratia y Domingo de Portu contra Juan Sanchez de Nobleza por incumplimiento de ordenanza, al haber llevado éste en su ala varios quintales de hierro a San Sebastian.

Acudieron con fierro... al puerto e lonja de Osiñaga

Sin embargo, a pesar de que el Concejo de la villa de Hernani prefería la ubicación más cercana al pueblo como puerto principal, el de Osiñaga continuó funcionando. En este sentido leemos a Ricardo Izaguirre:

Aparte de estos, la línea mercantil que bajaba por el Leizaran continuaría utilizando principalmente el puerto de Osiñaga. Se sabe que en 1550 los ferrones de aquel valle pretendieron que el municipio de Hernani ejecutase la lonja en el indicado lugar. Dos siglos después, en 1731, aún llegaban a Osiñaga las "alas" de arena. Y suponemos que las cargadas con vena, que, con destino a aquellas ferrerías, partían de San Sebastián.

También verificamos en otro documento de 1681 la idea de Izaguirre de que Osiñaga siguió usándose por parte de los ferrones del Leizaran. Se trata del contrato entre Miguel de Olaondo y Juan de Barcayztegui que ya hemos visto antes.

Para este efecto y durante este tiempo referido el dicho Juan de Barcayztegui toda la vena que se le entregare por el dicho Miguel de Olaondo, o otra persona en su nombre Pessado en el puerto de Santa Cathalina de la Ciudad de San Sebastian aya de traer y conducir desde él por la Ria de la Villa de Astigarraga al Puerto de Osinaga de la jurisdizion de la de Hernani. Yten que todo el fierro que labrare la dicha herrería de Olloqu(ie)gui durante el dicho tiempo que ba espezificado el dicho Juan de (Bar)cayztegui y los demás que el pusiere desde ella al dicho (Pu)erto de Osinaga aya de conducir y acarrear todo el dicho fie(rro) pagándosele por cada quintal un real de plata – Y asi bien desde dicho Puerto de Osinaga al de Santa Cathalina de la dicha Ciudad sin pagar por ello cosa alguna el dicho Miguel de Olaondo de la llebada desde Osinaga al dicho Puerto de Santa Cathalina.

En otra documentación de 1769³⁶, podemos ver más ejemplos de citas relacionadas con el puerto de Osiñaga. En este caso se trata de un conflicto entre el arrendador de los puertos de Hernani en aquellos años, Joseph Justo de Ayarragarai y el asentista de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, Juan Miguel de Zatarain. Para informarse de las opciones que puede tomar, el concejo de Hernani realiza una consulta al abogado de Andoain Zabala. Al comienzo de la misma, vemos algunos datos curiosos sobre la situación del puerto que estamos tratando.

La casa lonja y puerto de Hernani, su dueño la villa, y arrendador actual Joseph Justo de Aiarragarai, tiene la costumbre y derecho inmemorial, de carga y descarga y trasporte, desde el puerto de Osinaga, asta el de Carapote, que, de uno a otro, abra la distancia de unos quatro a cinco tiros de fusil, y en medio de ambos, està situada la casa de havitacion del arrendador con su lonja.

³⁵ AHPG-GPAH 3-0913:39r-40v.

³⁶ HUA / AMH // C-5-IV-3/5.

Más adelante, leemos también en la misma consulta que, por algún motivo, se desvió el cauce del Urumea.

De pocos años a esta parte, el agoa del Rio Urumea, que solia pasar por el expresado Puerto de Osinaga, a tomado su curso, apartado de el, mas arriva, por tierras de Doña Jossepha Maria de Arratia, y, del dueño de la Casa de Egurrola de Urnieta, pegante, a la orilla del dicho Rio, zerca del dicho Puerto de Osinaga; de modo que, a este, le falta ia el agoa necesaria para los trasportes y sea puerto seco, y ba la agoa, y navegaciones, por tierras de dicha Doña Jossepha Maria, desbiada del Puerto, por parage, por donde antes no havia albeo, o, madre del Rio.

Aprovechando esta novedad, los propietarios de tierras vecinas, pretenden hacer puerto nuevo aparte del privativo del municipio, para atender al servicio de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

Ay rezelos, fundados, de que Juan Miguel de Zatarain, principal, o, sus fiadores, Asentistas de las conducciones del maderamen y tablazón de Navios de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, no haviendose ajustado con el dicho Portolero Ayarragarai, sobre los precios de la conduccion en Gavarra de los dichos materiales por la interpretación que dan al Arancel, o, por otro motivo; quieren tomar, o, an tomado en renta, o, a otro concierto, a la referida Doña Josepha M^a todas, o, parte de dichas sus tierras, para poner en ellas sus materiales, formar cargadero de Alas, por donde aora ba la agoa, y hacer las conducciones a Sarroeta, sin balerse del dicho Ayarragarai, sino de otros distintos Gavarreros, diciendo, que, en ello, no perjudican a la villa ni a su Portolero Aiarragarai, porque su derecho de este ultimo, es, desde el Puerto de Osinaga para avajo; y ellos quieren hacer sus conducciones, de mas arriba que este Puerto: Se pregunta, si, asi lo pueden hacer, en perjuicio de Villa, y Portolero; y si se les debe embarazar, o, no que hagan semejantes diligencias, opuestas a la regalía de la Villa y Portolero, baliendose de la casualidad, de que, el agoa que devia venir al Puerto de Osinaga; aia tomado, de mas arriva, otro curso diferente; como esto subsede, por lo regular, en avenidas grandes del dicho Rio que hace sus mudanzas, sin tener seguridad en su albeo, o, madre, fuera de que, no a habido nunca, en tierras de dicha Doña Josepha M^a Puerto, cargadero, ni conducciones asta estos pocos años; y es obra nueva la que se intenta egecutar, perjudicial al derecho de Villa y Puertos, que siempre es menester preferirle a todo otro para formar Puerto nuevo.

No obstante, el abogado consultado opina favorablemente sobre las peticiones del portolero Ayarragarai, en detrimento de las tesis de Zatarain y la Real Compañía.

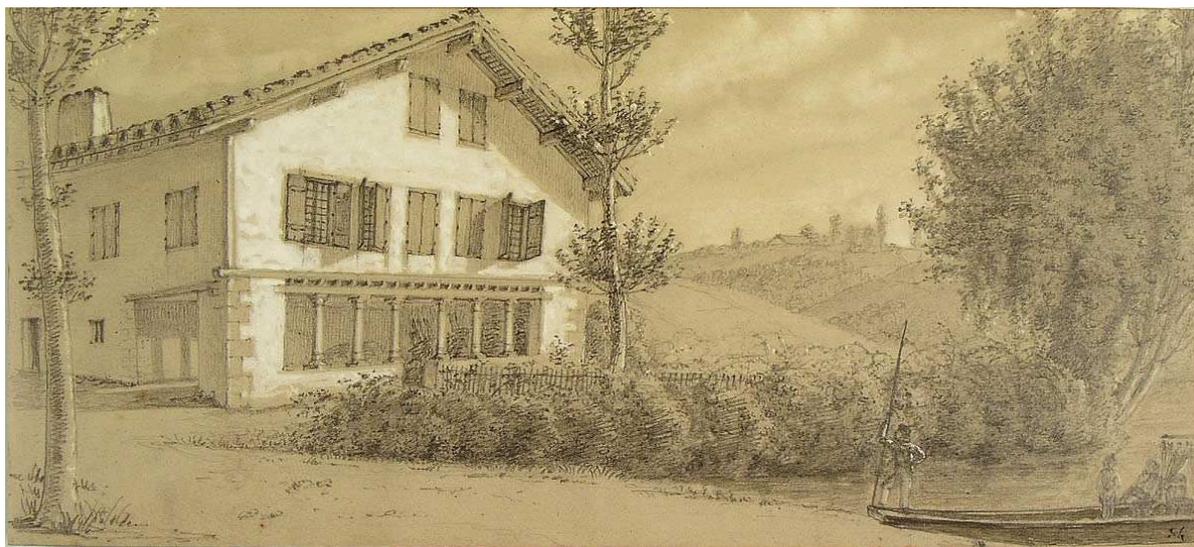
Entterado de la precedente Consultta, digo en lo respecttibo al primer punto, que la Villa debe procurar surtir de el agua necesaria al puertto de osinaga, quitando quantos impedimentos hubiesen puesto o, las avenidas del Rio, o algunas personas con estudio, y limpiando las conductas, aunque sea quitando, siendo necesario, algo de las ripas, o márgenes de particulares, abonando a sus dueños, si algún perjuicio hubieren.

Así mismo, coincide en defender la segunda parte de la petición consultada.

En quanto al segundo punto, digo, que en perjuicio especialmente del Puertto de Osinaga, especialmente en la corriente y cantidad de agua que necesita, no se puede poner puertto ni otra obra nueva que imposibilite, o disminuía el curso del rio a osinaga, y si alguno inttentare hacer Puertto , u otra obra, se le deberá denunciar de nueva labor con escribano ... de la villa y pediré lo conveniente en el tribunal sobre qualquiera cosa que ocurra en razón de ambos puntos, debe salir a la causa la villa según las condiciones asentadas en el rematte del arriendo de dicho Puerto.

Además de estos ejemplos documentales, podemos ver referencias al puerto de Osiñaga en todos los contratos de arrendamiento de los puertos que se conservan en el archivo municipal de Hernani³⁷. En todos ellos, como límite en el uso privativo que tenía Hernani, se menciona el espacio comprendido entre los puertos de Osiñaga y Carapote.

Como he dicho antes, podría mencionar otros puertos fluviales del Urumea, por ejemplo el de Fagollaga, río arriba, que tuvo una importancia marcada a mediados del siglo XVIII cuando la Real Fábrica de Anclas se asentó en su orilla o el recién citado de Carapote, que al igual que el de Osiñaga se señalaba en todos los contratos de arrendamiento de los puertos hernaniarras como su límite meridional y muchos otros que también tuvieron su indudable importancia en el tráfico comercial y en la comunicación de los diversos lugares y sus gentes a lo largo del río de aguas finas que fue y esperemos que vuelva a ser, el Urumea. Pero como expliqué al comienzo, creo que estos cuatro puertos son, en mi opinión, si no los más importantes, sí los más significativos, pues ellos eran puntos de referencia en ese tráfico comercial. Santa Catalina y Hernani eran verdaderas estaciones intermodales de la época, pues en ellas se transferían las mercancías de los carros de bueyes a las alas y viceversa, siendo el puerto fluvial donostiarra el que luego mantenía la relación con el transporte marítimo y el hernaniarra hacía lo propio con el interior del territorio. Por su parte, Sarroeta era el enlace con Pasaia, comunicando esa bahía con el Urumea y Osiñaga hacía lo mismo con el Valle del Leizaran. Eran, en definitiva, los pivotes de transferencia en relación al transporte de mercancías a través del Urumea.



Caserío a orillas del Urumea en 1858. Dibujo de D. Petit de de Meurville. Vemos un ala varada en la orilla con su alero en la proa sujetando la pértiga. Colección Diputación de Gipuzkoa.

3. ACTIVIDAD Y GESTIÓN DE LOS PUERTOS

Una vez situados los cuatro puertos anteriores y vistas además algunas referencias documentales y bibliográficas sobre los mismos, voy a pasar a comentar algunos datos más precisos sobre ellos.

³⁷ HUA / AMH // C-5-IV-3/5.

3.1 Género transportado, volumen de mercancías y precios

Cuando al comienzo he mencionado el abundante movimiento de alas por el Urumea lo he dicho fijándome en las cifras que se manejan en la documentación relacionada con este asunto. Por el pleito, ya visto, de 1718³⁸, motivado por un robo de mineral en el puerto de Santa Catalina, sabemos, gracias a las declaraciones de varios testigos, que un bajel de vena de Somorrostro cargaba de 200 a 320 quintales (1 quintal son unos 46 kg, por lo tanto son de 9.200 a 14.720 Kg) y las alas transportaban en cada viaje unos 32 quintales más o menos (1.472 Kg), con lo que se necesitarían de 7 a 10 alas para remontar el Urumea con la carga completa de un solo bajel de mineral. Teniendo en cuenta que uno de los implicados declara que compró unos 3.000 quintales aproximadamente (138.000 Kg), eso haría unas 100 alas para un solo comprador y tenemos constancia de que los ferrones del valle de Leizaran y los del Oria se aprovisionaban de mineral y llevaban sus productos a la lonja de Donostia a través del puerto de Hernani. Solo en el documento antes citado se mencionan cinco ferrones compradores y ninguno es del valle del Urumea, así que incluyendo a estos últimos, la cifra de aladas que se necesitan solo para abastecer a los ferrones de los diversos valles es muy importante. También hay que considerar el hecho de que las alas aprovechaban el movimiento de las mareas para subir y bajar. Con la subida de la marea remontaban el río y lo descendían con la bajamar, de tal modo que habría varias alas a la vez subiendo o bajando el río para aprovechar la marea.

En otro de los documentos manejados, en este caso de 1649³⁹, al hilo de un pleito entre Domingo de Ygoa, vecino de Donostia, contra Juan de Larramendi, alero de la villa de Hernani, tenemos noticia por una declaración de Larramendi, que éste transporta cada año 12.000 quintales de vena (552.000 Kg), como sabemos por el documento arriba citado que cada ala cargaba unos 32 quintales de vena, eso supone que Larramendi hacía casi 400 viajes al año, solo para el transporte de vena.

Sigamos viendo cifras. En el mismo año 1649⁴⁰, otro pleito nos vuelve a proporcionar datos sobre los géneros y cantidades que se movían por el río. Los hermanos Iparraguirre: Agustín y Juan López, dirimen sus diferencias en un litigio que, en este caso, trata de hierro elaborado. Agustín encarga a su hermano Juan López que lleve 38 quintales de hierro desde la casa Ausperero de Astigarraga a la lonja de San Sebastián y que los apile junto a otros que ya tenía en aquella lonja. Sin embargo su hermano Juan López, solo llevó 8 quintales a la lonja y los otros 30 se los entregó a Felipe de Sasoeta, un vecino de Hernani, ya difunto a la hora de realizar el pedimiento, con quien tenía una deuda.

Otro pleito de unos años más adelante, 1653⁴¹, nos vuelve a proporcionar datos sobre la cantidad de vena que transportaban los bajeles. Una de las preguntas que hacen a los testigos de este asunto así nos lo revela:

Yten si saben que agora puede aver tres años poco mas o menos el dicho Martin de Orcolaga entrego al dicho Pedro de Aranalde una vaxelada de vena de trescientos quintales poco mas o menos en el dicho puerto de Hernani

³⁸ AGGCOCRI132_9_0000-0030.

³⁹ AGGCOMCI1675_00-09.

⁴⁰ AGGCOMCI1676_0000-0008.

⁴¹ AGGCOMCI1751_0000-0027.

Permanezcamos en el siglo XVII, en esta ocasión se trata de una Escritura fechada el 12 de abril de 1681⁴² entre Miguel de Olaondo, vecino de la villa de Elduayen y Juan de Barcayztegui de la de Urnieta. Su contenido nos aporta más información sobre los materiales y sus precios. Los términos del contrato describen como deben subir por el Urumea la vena hasta Hernani y volver a Donostia posteriormente con el hierro elaborado con ella.

Lo primero que por quanto el dicho Miguel de Olaondo estava obligado de proveer de bena la herrería de Olloquiegui sita en jurisdizion de esta villa y de la de Verastegui y a Miguel de Elorga como su ferrón desde oy dicho dia hasta el dia del señor San Miguel veynte y nuebe de septienbre del año de mil y seiscientos y ochenta y tres, Para este efecto y durante este tiempo referido el dicho Juan de Barcayztegui toda la vena que se le entregare por el dicho Miguel de Olaondo, o otra persona en su nombre Pessado en el puerto de Santa Cathalina de la Ciudad de San Sebastian aya de traer y conducir desde él por la Ria de la Villa de Astigarraga al Puerto de Osinaga de la jurisdizion de la de Hernani Y en él aya de poner toda la que así trujeere y conduciere todo junto en una parte y no en diferentes y que por ello el dicho Miguel de Olaondo le aya de pagar a saver Por mill quintales de bena siendo el pesso del dicho puerto de Santa Cathalina conducido al de Osinaga veynte y cinco Reales de a ocho Y en esta forma y al respetive toda la dicha bena que asi trujeere al dicho puerto de Osinaga= Y así mismo el dicho Juan de Barcayztegui desde él por sí y en su nombre qualesquiera personas que a ella pareziere y pusiere en su nombre y no, otra alguna aya de conducir y acarrear a la hera de la dicha herrería de Olloquiegui toda la vena que perteneziente al dicho Miguel de Olaondo ^{48r} // ^{48v} se allare en el dicho puerto de Osinaga conducido el dicho Barc(cayz)tegui Pagandole por cada quintal de vena que asi trujeere (...)sare según costumbre de la dicha herrería de Olloquiegui en la hera de ella un real y medio de plata

Y continúa más adelante concretando el viaje de retorno.

Yten que todo el fierro que labrare la dicha herrería de Olloqu(ie)gui durante el dicho tiempo que ba especificado el dicho Juan de (Bar)cayztegui y los demás que el pusiere desde ella al dicho (Pu)erto de Osinaga aya de conducir y acarrear todo el dicho fie(rro) pagándosele por cada quintal un real de plata – Y asi bien desde dicho Puerto de Osinaga al de Santa Cathalina de la dicha Ciudad sin pagar por ello cosa alguna el dicho Miguel de Olaondo de la llebada desde Osinaga al dicho Puerto de Santa Cathalina

Según los números que acabamos de leer, el transporte por tierra era más caro que el fluvial. Por 1.000 quintales de vena llevados desde Santa Catalina hasta Osiñaga por el río, le pagaban 25 Reales de a ocho (unos 200 reales de plata) y el viaje de Osiñaga a Ollokiegi por tierra 1 real y medio de plata cada quintal. A la vuelta, el hierro elaborado pagaba un real de plata por quintal desde Ollokiegi hasta Osiñaga, mientras que de Osiñaga a Santa Catalina los portes eran gratis.

POR EL RÍO de Santa Catalina a Osiñaga	1.000 QUINTALES de vena	200 REALES DE PLATA
POR TIERRA de Osiñaga a Ollokiegi	1.000 QUINTALES de vena	1500 REALES DE PLATA
POR TIERRA de Ollokiegi a Osiñaga	1 QUINTAL de hierro elaborado	1 REAL DE PLATA
POR EL RÍO de Osiñaga a Santa Catalina	TODO	GRATIS

Esto último también ayuda a entender por qué el tramo final del viaje se realizaba por medio de alas, en lugar de seguir con los bueyes o mulas hasta San Sebastián.

⁴² AGGPT2080_A_48-50.

Ahora es el momento de incluir aquí una cita del trabajo de Ricardo Izaguirre⁴³ que ya hemos mencionado antes.

Es cosa sabida que estas corrientes [se refiere a corrientes de tráfico comercial], cumpliendo con la ley universal, marchan por el camino de mínima resistencia, que, desde el punto de vista comercial, no es la ruta más corta geoméricamente, sino la más económica, la más breve considerada en el concepto de los fletes. La que sea más barata, aunque sea más larga, es la que se lleva las mercancías.

Ahora bien, parece lógico que en este país quebrado y de ríos navegables, los transportes por éstos fueran más económicos que las conducciones por tierra. Conocemos un documento que parece corroborar este razonamiento. Es de 1691, y en él consta que para llevar desde San Sebastián hasta las ferrerías de Picoaga [Hernani] cuarenta y un piezas de piedra labrada, fueron embarcadas en un puerto fluvial de aquella población y conducidas hasta el de Fagollaga [Hernani], y desde aquí, por tierra, a su destino. El primer trayecto, el fluvial, es unas cinco veces más largo que el segundo por tierra. El acarreo por ambos costó cantidades iguales, veintiséis reales cada uno. Por tanto en igualdad de trayecto parece ser que, en esta época ya avanzada de la colmatación del río, en que la marea no llegaría ni mucho menos hasta donde antes lo hacía, el transporte por agua era unas cinco veces más económica que por tierra. Con anterioridad, cuando pudo aprovecharse el flujo y reflujos como fuerza impulsora, y las vías de comunicación por tierra eran más escasas y defectuosas, no hay duda de que esta diferencia entre ambas tarifas sería mucho más marcada.

Pero sigamos viendo documentos que nos aporten datos sobre los materiales que se movían por el río, en qué cantidades y a qué precios.

En 1717⁴⁴ comienzan una serie de cuentas que presenta Don Juan Bautista de Guendica como justificación de gastos por la construcción en Pasajes de unos navíos para la Armada Real. Posteriormente, en 1719, con motivo del asedio y toma de la ciudad de San Sebastián, los barcos serían destruidos en la propia bahía pasaitarra. Ya hemos visto anteriormente otro documento en el que navíos de Pasajes corrieron igual suerte. Pero, en relación al tema que trato de mostrar, este documento aporta una gran cantidad de información sobre las más variadas cuestiones. Nos indica de qué lugares llegaban los materiales que posteriormente se llevaban en alas desde Hernani a San Sebastián, cómo los transportaban, cuanto costaban esos portes y detalla, así mismo, los diversos tipos de piezas que movían e incluso algunos detalles de los trabajos que hacían posible este gran movimiento de materiales. Veamos algunos ejemplos.

Sebastian de Yurramendi partida 97 de Bengoechea.

Nuebe mill y sesenta y dos reales de plata corriente que con el premio de cinquenta por ciento hazen treze mill quinientos y noventa y tres reales de vellón pagados a Sevastian de Yurramendi vecino de la villa de Urnieta por el acarreto de cinco quillas incluso en ellas una vorja y dos yugos desde el paraje nombrado Uepel (sic) camino de Leizalarrea âsta el Puerto de Hernani en la forma que expresa el Recivo dado por dicho Sevastian de Yurramendi fecho en Urnieta a dos de febrero de mill y setecientos y diez y nuebe que presenta en cuia virtud se abonan.

⁴³ IZAGUIRRE, Ricardo: *En torno a los orígenes de San Sebastián. El Urumea y los puertos donostiarras*, Pasajes de San Pedro, 1933, pp.9 y 12.

⁴⁴ Archivo de Simancas. S.M. 597.

Desde Urepel hasta Hernani transportó Sebastián de Yurramendi cinco quillas por 13.593 reales de vellón. Con ejemplos como éste, tenemos constancia de que desde el puerto de Hernani se enviaban materiales para la construcción de barcos que provenían no solamente del entorno del valle del Urumea, sino que también llegaban de lugares más distantes.

Veamos otro caso similar.

Acarretos.

Así bien quatro mill seiscientos y sesenta y dos reales de plata corriente pagados por los acarretos de los maderos tirados del monte de Leaburu y Casa de Echegarreta a Villabona y los tirados por Sevastian de Areze y sus compañeros desde el Puente de Arramele de Tholosa al puerto de Hernani a los peones que asistieron a todo con ... como contienen las partidas veinte y cinco, veinte y seis, y veinte y siete de dicha cuenta ô memoria que con el premio de cinquenta por ciento hazen 6993.

Después de ver un par de ejemplos de cómo llegaban los materiales a Hernani, leamos uno de su remisión a Donostia.

Gabarreros de Hernani para el Rio. Partida 103.

Así mismo seis mill quinientos y sesenta y seis reales de plata corriente que con dicho premio hazen nueve mil ochocientos y quarenta y nueve reales de vellón pagados a Matheo y Esteban de Arragaray (sic) hermanos vecinos de la villa de Hernani Gabarreros que condujeron por el Rio âsta Santa Cathalina de San Sevastian todo el Maderamen que bino del comprado de Leiza, Berastegui, Gorriti y Areso por Esteban de Leizagorena y pareze de pliegos veinte y veinte y uno de esta relación en partida de ochenta y dos mill novecientos y ochenta y tres reales.

Los aleros o gabarreros en cuestión eran los hermanos Ayarragarai, que aquí aparecen como *Arragaray*, probablemente por errata del escribiente que les acertó el apellido.

Además, mediante este documento tenemos constancia también de otra parte importante del transporte, el traslado de los materiales desde el puerto fluvial de Santa Catalina hasta el muelle marítimo de Donostia.

Cortar, labrar... 2 árboles de Don Pedro de Ydiaquez. Quenta de Bengoechea partidas 43, 45,48 y 49.

Así mismo novecientos y sesenta reales de plata corriente que reducidos a vellón hazen un mill quatrocientos y quarenta reales pagados por jornales en derribar y desbastar los ciento y dos árboles trasmochos comprados a Don Pedro de Ydiaquez en Hernani y su conducion y acarreto âsta Santa Catalina de San Sevastian y de allí al Muelle.

102 árboles trasmochos de Don Pedro de Idiaquez son transportados hasta Santa Catalina y de allí al muelle. No es difícil imaginar la gran cantidad de viajes que se deberían completar para llevar toda esa mercancía. Creo que con estos asientos contables, va quedando probado que el transporte fluvial por el Urumea no era una simple anécdota, sino que era una importante labor para muchos aleros y para otros trabajadores que se ocupaban alrededor de este servicio.

Pero todavía quedan partidas por ver y en éstas se mencionan gastos derivados de las diversas tareas necesarias para preparar los materiales y poder realizar los portes.

...Y medio de vellón parece distribuyó este caudal en el acarreto de las cinco quillas y tres yugos traídos unos y otros desde el paraje que llaman Uepel (sic) entre los montes de Berastegui y Leizalarrea âsta el puerto de Hernani en la forma siguiente, seis mill ciento y cinquenta y dos Reales de plata corriente por sesenta y dos jornales de juntas de bueyes en el acarreto de dos quillas a diez reales de plata por cada jornal, ducientos y setentta y dos reales por sesenta y ocho jornales de carpinteros y peones a quatro reales de plata el jornal y ducientos y sesenta reales gastados en bino y sidra para refresco de bueyerizos y dichos carpinteros y peones, las quales tres partidas hazen los dichos seis mill ciento y cinquenta y dos reales de plata que reducidos a vellón balen los nueve mill ducientos y veinte y ocho reales.

Lo del vino y la sidra para refresco aparece en bastantes asientos.

Acarretos

Un mill seiscientos y setentta y seis Reales de plata corriente en el acarreto de la tercera quilla por ciento y quarenta y tres jornales de juntas de bueyes a diez reales de plata cada jornal, noventa y seis reales de plata por veinte y quatro jornales de carpinteros y peones a quatro reales de plata. Y ciento y cinquenta reales por bino y sidra para refresco, las quales tres partidas hazen los dichos un mill seiscientos y setentta y seis Reales de plata corriente que con dicho premio hazen dos mil quinientos y catorze reales de vellón.

Otro ejemplo:

Acarretos

Un mill seiscientos y treinta y dos reales de plata en el acarreto de la quinta quilla por ciento y quarenta y seis jornales de juntas de bueies a diez reales cada jornal noventa y seis reales, por veinte y quatro jornales de carpinteros y peones a quatro reales de dicha plata y setenta y seis reales por bino y sidra para refresco. Las quales tres partidas hazen los un mill seiscientos y treinta y dos reales de plata que con dicho premio hazen dos mill quatrocientos y quarenta y ocho reales de vellón.

Como he dicho antes, para poder realizar los portes que llevarían los materiales necesarios a los astilleros para que allí construyesen los navíos, se debían realizar muy diversas tareas en el monte. Una de ellas, el tanteo, también queda aquí reflejada.

El mismo Miguel de Leizagarate nº (sic)

En esta memoria de veinte y un mill trescientos y treinta y dos reales de plata corriente forma de cómo lista de tanteos que llaman al número de juntas de bueies que los tanteadores o exsaminadores señalan y marcan sobre cada madera deben aplicarse al arrastre de ella, parece de las diez y siete columnas conthenidas en seis ojas de dicha quenta se emplearon en el acarreto desde Villabona a Hernani de seiscientas y catorze piezas tres mill trescientos y quarenta y seis tanteos y setentta y nueve peones con expeques en esta forma

Girando este documento en torno a la construcción de navíos, es normal que incluya términos propios de dicha actividad. Aun no siendo algo directamente relacionado con el tema de este trabajo, incluyo una cita por considerarlo interesante.

Y se adierte que las expresadas seiscientas y catorze piezas de Madera son Barenas llanas, Barenas leantadas, Orquillas, Fenoles, curvas primeras, ligazones, vularcamas, vaos vacíos y otras de primera orden de construcción.

Podría incluir más citas, extraídas de la documentación que he manejado, en las que se desglosan materiales, precios y lugares de origen de los géneros, pero creo que podría resultar un poco reiterativo. Por otra parte, creo que ha quedado demostrado que el volumen de mercancías que se movía por el Urumea era muy importante, principalmente vena y el hierro producido con ella en ferrerías, no solo del valle del Urumea, sino también del Leizaran y del Oria y maderas, en muy diversas formas, para la construcción de navíos que llegaban a Hernani no solo de los montes del entorno del Urumea, sino que, como hemos visto, venían de lugares como Leiza, Elduayen, Areso o Gorriti entre otros. Además, ha quedado verificado que los portes fluviales eran más económicos que los terrestres. Y lo que es más, con toda esta documentación, queda fotografiada una sociedad que no solo era agrícola y ganadera, también existía un amplio número de personas que se ocupaban en la industria de la época (ferrerías, astilleros) y en el sector servicios (bueyeros, aleros, etc.).

Vista la actividad del transporte fluvial, pasemos ahora a ver como se gestionaban los puertos.

3.2 Gestión del puerto fluvial de Santa Catalina

San Sebastián arrendaba el peso de la vena que era uno de los bienes propios de la población, y éste, como vemos en un documento de 1757⁴⁵, se encontraba en el puerto de Santa Catalina.

Año 1757. Expediente respectivo a la averiguación de propios y rentas de la m. n. y m. l. ciudad de San Sebastián. Sus obligaciones anuales y estado presente de ella.

Los capitulares de la ciudad de San Sebastián y en su nombre informando sobre los siete puntos que contiene el antecedente Auto exponen lo siguiente.

1º Que los propios que tiene la ciudad consisten en el derecho que se adeuda en el peso público de la Lonja del fierro por lo que se pesa en él y de los demás géneros que pasan por el mismo peso. En el de la arina que existe vaxo la Casa Capitular. En el de la vena que está en el Puerto chico de Santa Cathalina al cuidado y custodia del que le arrendare para término de dos años.

Más adelante vemos quien tenía el arriendo en aquellos años:

Ytt. El peso de la vena que remató Don Joseph Anttonio Plauden el año pasado para dos años en 308 ducados y en cada uno por su mitad deve 1698 reales y 18 maravedís de vellón que están por cobrar.

En otro documento, el ya citado del año 1718⁴⁶ sobre el robo de vena en Santa Catalina, podemos ver más detalles de la gestión de dicho puerto. Bentura de Urcola era aquél año el arrendador del peso de la vena de San Sebastián, y era él quien debía ordenar las mercancías en los arenales que conformaban el puerto fluvial de Santa Catalina en la desembocadura del río Urumea, y era él, así mismo, quien gestionaba su funcionamiento.

⁴⁵ AGGCOHM87_000100.

⁴⁶ AGGCOCRI132, 9, 2r-17r.

^{2r} Ygnacio de Lizardi en nombre de Anttonio de Leyariztti vecino de la villa de Zizurquil parezco ante Vuesa Merced como mejor de derecho puedo y devo y me querello y acuso criminalmente de Martin de Yparaguirre y Benttura de Orcola (sic) arrendador del peso de la vena vecinos de la villa de Urnietta y de esta Ziudad y premiso lo nezesario digo que mi parte tenia en el puertto de Santta Cattalina de esta Ziudad seiscientos quinttales de vena a poca diferencia conducidos del puertto de Somorrostro Juridicion de Vizcaya y dicho Martin de echo y de propia voluntad y como cosa suia a echo llevar en gavarra al puertto de Hernani y desde dicho puertto a la herrería de Amasola Juridicion de Amasa enttendiendose en dicha trasportacion con dicho Benttura y fazilittando éste como tal arrendador de dicho peso a los gabarreros que dicha vena no tocava ni perttenezia a mi parte sino a dicho Martin siendo tan supuesto y ^{2r // 2v} falso quantto persuadió a dichos gabarreros consttandole de que heran propias de mi parte en que han cometido dichos acusados grave delitto de urto y incurrido en atrozes penas y maiormente concurriendo el daño yreparable que a mi parte se le a seguido en transportar dichas venas de dicho puertto de Santa Catthalina

Más avanzado el escrito, leemos una referencia a quien cuidaba de las venas en Santa Catalina, aunque, en esta ocasión, el testigo no conocía su nombre.

En la ciudad de San Sevastian a diez y siete de septiembre del año de mil settecientos y diez y ocho yo el escribano de presenttazion de la parte tome y recevi juramentto a Marttin de Zuvillaga que asi dixo llamarse vezino de la villa de Villabona y residentte en esta ciudad por Dios nuestro señor y la señal de la cruz ^{6r // 6v} y echo en forma promettio dezir verdad y siendo preguntado = Dixo que asistiendo el ttestigo como lleva dicho en esta ciudad Anttonio de Leiarizti parte querellante a quien le conoce le llevo por uno de los días del mes de Agosto del año prosimo pasado con un hombre llamado Domingo que hera venaquero vizcaino al puertto de Santta Cattalina de esta ciudad y le mostro dos vaxeladas de venas que estaban en dicho puertto diciendo que heran suias traídas por el dicho Domingo y otro compañero suio y le encargo el dicho querellante le hiciese el favor de apilar dichas dos vaxeladas lo que le otorgo y lo executto de allí a breves días = Y dicho querellante vino a esta ciudad algunos días después y le preguntto si cumplió con su encargo y le dixo que si por ser asi y anvos fueron a ver dichas venas y las vieron y dicho querellante reparo que la chirtta que es lo menudo estava por recoger como hera asi y encargo al ttestigo se lo recogiese y le promettio y de allí a algunos días fue el ttestigo con sus criados a dicho Puertto y haviendo dado principio se les vino un hombre que es el que cuida de las venas de dicho Puertto de Santta ^{6v // 7r} Catthalina que no save su nombre y apellido diciendo que solo la mittad de dicha chirtta hera del dicho querellante y no la otra mitad por lo qual tan solamente se recoxio por el ttestigo y sus criados la mitad y se apilo a las vaxeladas de dicho querellante y dexaron el resto donde se estava = Y que es quantto save y puede dezir so cargo de su juramentto y que es de hedad de quarentta y cinco años poco mas o menos y no firmo porque dixo no savia y en fee firme yo el escribano =

El arrendador del peso de la vena era quien cuidaba del puerto y de cómo se depositaban los materiales. Por el modo de estar apilada la vena, llegaban a distinguir entre la que estaba pesada y la que no lo estaba.

= Y haviendo venido al dicho puertto de Santta Catthalina el ttestigo allo tres porciones distinttas de vena la una enpezada a llevar y las dos sin empezar y la parttida que se allava inmediatta a la empezada se allava sin pesar según el modo de apilar y no desparramado que estava y la tercera porción pesada según el modo con que estava amontonado y recoxido

Y otro testigo comenta algo parecido

Y quando dieron principio a la conduzion de dichas venas, que fue después del referido día dos de febrero del año prosimo pasado, havia en dicho puertto una pila de vena de dicho Martin de donde conduxo alguna porción el arrendattario anttecedentte al dicho su hermano que ttenia la señal de haver sido pesada y después que llevaron este testigo y su hermano esta primera porción hicieron después de otra pila que estava esparramada

Esta querella también nos proporciona otro dato, muy lógico y fácilmente deducible, pero que aquí, gracias a este documento, lo vemos escrito como parte de un testimonio. Se trata del libro de registros del arrendador.

Preguntado si el confesante a tenido algunas venas propias en el puertto de Santta Cathalina de esta ziuudad por el año pasado de mil settecienttos y diez y siete y a quien las compro y qué cantidad = Dixo que dicho año de settecienttos y diez ^{15v} // ^{16r} y siete echó el confesante en dicho puertto de Santta Cathalina siete vaxeles de venas que compró en esta manera =

En el margen izquierdo, con el encabezamiento "Año de 717" van anotando en columna los números que corresponden a las cantidades de quintales que va desglosando el declarante, para al final, hacer la suma total

En once de Mayo compro a Bernardo de Lopattegui un varco de vena que peso ducientos y trece quinttales = En doce del dicho mes a Rafael de Arrarte otro varco que peso trecientos y treintta quinttales = En dos de julio a Bernardo de Lopattegui otro que peso ducientos y quarentta y tres = en doce del dicho mes al referido Rafael de Arrarte otro que peso ducientos cinquentta y siete = en veintte y siete del dicho mes al mismo Rafael otra de trecientos y seis = en catorce de septiembre compro a Bernardo de Arrarte un varco que peso ducientos y treintta y ocho = dicho dia catorce al mismo Bernardo otro del mismo peso = Y dichos siete varcos importtaron Un mil ochocientos y veintte y cinco quinttales como se allara en el asiento que ttiene Bentura de Urcola renttero de dicho puertto de Santta Cathalina

En otro apartado también se lee:

los quales dichos nueve vaxeles importtaron dos mil y noventa y quattro quinttales como se allará en el asiento que ttiene el dicho renttero Benttura de Urcola

Como era de esperar, el arrendador del peso de la vena, tenía que llevar un libro de registro de todos los movimientos que se daban en el puerto de Santa Catalina. Desgraciadamente no he hallado ni rastro de los que se irían cumplimentando a lo largo de los años por los distintos arrendadores. Es bastante probable que se quemasen o se destruyeran de otro modo en el incendio de la ciudad de 1813. Aunque siempre cabe la esperanza de que perdurase alguna copia y se pudiera echar un vistazo a los movimientos de géneros que se desarrollaron en aquel descargadero.

También vemos en este documento otra característica de los renteros, eran ellos quienes asignaban el lugar donde depositar las mercancías a lo largo del arenal que conformaba el puerto.

Preguntado si en dicho Puertto de Santta Catthalina hai cargaderos destinados de dueños que compran venas, savidos y nottorios de quien son y si este confesantte tuvo así dicho año de settecientos ^{16r} // ^{16v} y diez y siete y quanttos = Dixo que los rentteros de dicho Puertto son los que dan o señalan a cada uno paraxes para sus venas y dicho año de settecienttos y diez y siete quando se dio principio a conducir las venas de este confesantte desde el puertto del muelle para el de Santta Catthalina dispuso el dicho renttero Benttura de Urcola el que dichas venas se pusieren a la parte del varrio de San Martin que hanttecedenttemente las solia tener

a la parte del Puente de Santa Catalina y cree que con dichas venas del confesante se hacia la ultima pila del dicho puerto entendiéndose por la parte de San Martin aunque no esta zierito porque se le quiere ocurrir al mismo tiempo que havia después otra pila que siendo así esta hera la ultima y con las venas de dichos siete varcos se hizo una pila o monton y no tuvo otro paraxe que solo uno y el confesante no tiene conocimiento de quienes sean otras pilas de venas de dicho Puerto que es cierto que siempre las hai ni lo save de quien o de quienes heran las porciones de venas que dicho año de sette ^{16v} // ^{17r} cientos y diez y siete havia en el contorno del monton de sus venas porque pocas veces suele acudir al dicho Puerto y solo podrá saver el renttero o aquel que de continuo handa allí con encargo que tenga que de otro modo tampoco es fácil que lo sepa

Como he mencionado antes, el incendio y destrucción que sufrió San Sebastián en 1813 borró el recuerdo escrito de la ciudad, por este motivo, no hay apenas rastro documental de la actividad del puerto de Santa Catalina anterior a la fecha citada. Es por esto que considero tan valioso el testimonio de este documento, ya que su singularidad lo hace más preciado.

3.3 Gestión del puerto de Hernani

Sobre este puerto hay algo más de material, principalmente del siglo XVIII. Gracias a estos documentos, en su mayoría contratos de arrendamiento de los puertos, podemos dibujar con bastante detalle la manera de gestionar este servicio. Casi todo el material documental que voy a presentar ahora, ya fue publicado en el *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, LXVII, 1-2, 2011⁴⁷, no obstante, creo que debo incluir aquí algunas citas de estos contratos para completar una visión global de la gestión de los puertos de los dos extremos del tráfico fluvial en el Urumea.

Del mismo modo que San Sebastián arrendaba el peso de la vena, Hernani hacía lo propio con los puertos del Urumea, acotando éstos al espacio comprendido entre Osiñaga y Carapote. El primero ya lo hemos situado antes en este mismo trabajo y el segundo, Carapote, lo asentaríamos, aproximadamente, en el entorno de lo que hoy es la zona de los campos de fútbol y rugby de Zubipe y Landare. Insisto en que, como en otros casos, al haberse ido desplazando el cauce del río, resulta difícil concretar con precisión el lugar exacto al que correspondería en la actualidad la ubicación de este puerto. En todo caso, en el área que abarcaban estos dos puertos, solo el concejo de Hernani tenía el derecho de transportar mercancías por el río y dicho ayuntamiento arrendaba ese derecho al mejor postor en almonedas que celebraba con una periodicidad que solía variar. En ocasiones las realizaba para un año, para dos en otras y hay casos de cuatro años. Incluso en alguna fecha intento prorrogar el arrendamiento sin efectuar la correspondiente almoneda y el resultado fue una posterior demanda. También había excepciones a la exclusividad del transporte fluvial por parte del arrendador, como vemos en este documento de arrendamiento de los puertos de 1726⁴⁸ los productos de cosecha propia estaban libres de esa obligación.

Que qualquiera vecino de esta Villa cossa, y efecto que sea de su propia cosecha, podra cargar y descargar, en qualquiera parte y puerto donde quisiere, sin precision de que aia de ser en la ala, o, gavarra de dicho portolero rematante

⁴⁷ GARCÍA DE VICUÑA OLAIZOLA, Iñaki: "Los Puertos de Hernani. Un paseo documental por el Urumea del siglo XVIII", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, LXVII, 1-2, Donostia-San Sebastián, 2011, pp 165-270.

⁴⁸ HUA / AMH // C-5-IV-3/5.

En las mencionadas almonedas se detallaban las condiciones del arriendo. Así vemos que, además del transporte, quedaba al cargo del arrendador el almacenaje y custodia de las mercancías en la lonja del puerto. De este modo, advertimos que el ayuntamiento de Hernani delegaba la gestión completa del transporte y cuidado de las mercaderías.

Que dicho portolero, y sus fiadores, an de estar obligados a la custodia y satisfacion de todas las mercadurias y efectos de que para su conducion y transporte, se hiciere entrega por qualquiera persona, pena de daños y costas que de lo contrario se causaren

Aunque aquí también había sus excepciones.

Que el rematante no tenga obligacion de admitir en su Casa lonja del Puerto, fierro, ni otro genero alguno, cuia conducion sea de obligacion de otros aleros, desde el dique, asta el Puerto, sino es solamente en las conduciones dichas pertenecientes al Rey, Provincia, y esta Villa, que en la forma dicha repartiere el rematante

En el siglo anterior, concretamente en un pleito de 1653⁴⁹ vemos otro ejemplo de cómo el concejo de Hernani facultaba al arrendador de los puertos también para la gerencia.

Atanassio de Çorroviaga en nombre de Martín de Orolaga en el pleito con Pedro de Aranalde digo que en la declaración jurada que ha hecho al thenor de la demanda de mi parte, ha negado aversele entregado por él la vaxelada de vena que contiene la dicha demanda ni pessadosese ni halladose presente a su entrega como parece por ella misma que la presentó jurando su legalidad y conviene al dicho mi parte que vuelva a declarar devajo del mismo juramento si es verdad que al tiempo que se refiere por la dicha demanda les entregó en nombre dél la dicha vaxelada de vena en el puerto de la villa de Hernani Martín de Eliçondo alias Portulero a cuyo cargo estaba entonces y está al presente el dicho puerto y su administración

Además del puerto y su administración, que hemos visto en el ejemplo anterior, el portolero tenía a su cuidado los edificios que conformaban la lonja y la vivienda, y debía entregarlos a la finalización de su arriendo en iguales condiciones que los había recibido al comienzo del mismo. Veamos un ejemplo en el documento de arrendamiento de 1740⁵⁰

Almoneda

En los soportales de la Casa Concejil de esta noble y leal Villa de Hernani, la tarde de oi dia Domingo siete de Agosto del año de mil setecientos y quarenta, los señores fermin de Amasorrain Joseph Antonio de Berecoechea, y Sebastian de Zuaznavar Justicia y rejimiento pleno de esta dicha Villa, como Alcalde y rejidores de ella, por presencia y testimonio de mi el infra escripto, escrivano, precedentes la asignación y publicata en tales casos acostumbrada, sacaron a publica almoneda y remate, el arrendamiento de la Lonja, o, puertos públicos de esta dicha Villa, con sus casas de havitacion, huerta, y tierras sembradías inclusive las que ahora a de permutar con Don Miguel Feliz de Echazarreta, y con las demás extensiones y derechos acostumbrados, para tiempo y espacio de quatro años, corrientes desde el dia de San Martin once de Noviembre de este año; devajo de las calidades y condiciones siguientes=_____

Que se le entregaran al rematante los tejados de dichas Casas retejados, y cumplidos de teja ripia, y clavos, y desarraigados de hiedra sus paredes, y conservándolos de este modo todo ello, abra de restituirlos lo mesmo y en la mesma forma al fin de esta arrendación

⁴⁹ AGGCOMCI1751_0000-0027.

⁵⁰ HUA / AMH // C-5-IV-3/5.

Esta correcta transmisión se verificaba por medio de una diligencia de entrega de los puertos como ésta de 1741⁵¹

Entrega de los puertos

En la Casa de la havitacion del Puerto y Lonja de esta Villa de Hernani propias de su Conzejo, el dia veinte y tres de Septiembre de mil setescientos y quarenta y uno, ante el Señor Don Juan Domingo de Larreta, Alcalde y Juez Ordinario de la dicha Villa, y en presencia de mi el Escrivano y testigos, infra escritos, pareció Sevastian de Legarra Vecino della= Y Dijo que este Compareciente, a sido nombrado de conformidad por el Consejo de esta dicha Villa, y por Joseph Justo de Ayarragaray y Gerardo de Lubelza nuevos Portoleros que han entrado en la arrendación de dicha Lonja y Puerto, para efecto de tasar y abaluar la estancia y el dique nuevos de dicho Puerto y sus piezas para las entregas que de ellos en la calidad de peora y mejora ha de hazer esta dicha Villa y su Conzejo a los dichos Ayarragaray y Lubelza, segun una de las calidades con que se remataron dichos Puertos; para lo qual este compareciente tiene Jurado a Dios nuestro Señor sobre la Vara Real de dicho Señor Alcalde de que hara dicho abaluo Justa su Conciencia sin fraude alguno, y a mayor abundamiento Juro de nuevo ahora en esta ocasión, en forma devida de derecho de que doi fee; y habiendo echo segun se requiere dicho Juramento so cargo de el en orden a dicho abaluo y tasación haze la declaración siguiente=

Por otra parte, también era responsabilidad del arrendador del puerto certificar la entrega de las mercancías que llegaban allí, como vemos en este contrato firmado el 9 de julio de 1776⁵² para el transporte de remos desde Anoeta al puerto de Hernani.

y el referido Miguel Ygnacio de Ugartemendia los que igualmente condujesen, y entregasen dichos Sevastian de Erausquin, y Antonio de Ynsausti con la calidad y condición de que les aian de pagar por carro y medio a respecto de catorce reales de vellón dándoles sattisfaccion pronta en vista del cartel de entrega que deveran recoger del Arrendador del Puertto de dicha villa de Hernani,

Que el cobro de las tasas era delegado por el concejo de Hernani en el arrendador, queda reflejado en un conflicto de 1774⁵³ originado por una actualización de los precios que los ferrones no querían aceptar.

Don Miguel de Barreda, del consejo de S. M. su oidor en la Real Chanchilleria (sic) de Valladolid y correximiento de esta Provincia de Guipuzcoa, y Rexente colector de la real audiencia de obiedo =

Hago saver a qualquier escribano de S. M. y demás a quienes tocare este despacho que ante mí se presentó una petición cuio tenor y auto son como se sigue =

Petizion. Geronimo de Cincunegui, en nombre de la villa de Hernani ante Vm parezco y digo que Miguel Joseph de Erroizenea, Arrendador de la Lonja y derechos de los Puertos de mi parte, sobre el modo y forma de exigir los derechos, presentó a mi parte el Memorial que presento y juro con el dictamen y Acuerdos de mi parte, y considerando que reduciéndose a

⁵¹ HUA / AMH // C-5-IV-3/5.

⁵² AGGPT0569_A_248-256.

⁵³ AHPG-GPAH 9-0079, exp. 12.

litigio, las pretensiones de dicho Arrendador se originarían muchos gastos está conforme mi parte en que el Lizenciado Don Francisco Antonio de Olave, abogado de los Reales Consejos decida la disputa amigablemente por lo que suplico a Vm se sirba conceder a mi parte su permiso y facultad para que pueda comprometer en dicho abogado las dudas y diferencias promovidas por // el referido Arrendador Erroizenea, por ser de justicia que la pido W^a.
Cincunegi =

Así pues, por medio de esta selección de ejemplos extraídos de algunos documentos del archivo municipal de Hernani y del archivo de protocolos de Oñati, hemos visto que el concejo de esta villa arrendaba sus puertos y delegaba en el arrendador toda la gestión derivada de la explotación de los mismos, no solo el transporte, también la custodia de los materiales objeto de los portes, el cobro de las tasas correspondientes y el mantenimiento de los edificios, terrenos y construcciones anejas al servicio (presa, diques, canales). Constituyendo de este modo el municipio hernaniarra uno de los nudos de comunicación principales en el circuito de las mercancías que partían de San Sebastián hacia el interior o de las que tenían como meta esta ciudad y su puerto marítimo.



Vista de Loiola pintada por D. Petit de Meurville, 1857-1873. En el centro del río se ve una gabarra con tres aleros a bordo. Colección Diputación de Gipuzkoa.

4. LOS ALEROS

Eran principalmente los aleros de Hernani quienes realizaban las labores de transporte. Como hemos visto, Hernani, a través de su concejo, arrendaba el puerto y su lonja por periodos variables. Eso suponía la exclusividad del transporte entre los puertos hernaniarras de Osiñaga y Carapote para llevar y traer mercancías desde y hasta Santa Catalina de Donostia. El puerto de Osiñaga estaría situado en las cercanías de la actual casa Loidi, lugar en donde el río dibuja una marcada curva en su dirección que confluye con la regata de Otsuenea que llega desde Urnieta por la falda del monte Onddi. Toda mercancía que fuese desde Santa Catalina a cualquiera de los puertos de Hernani debía ser transportada en exclusiva por los aleros arrendatarios del puerto de Hernani. Esto mismo lo leemos en la declaración de Martín de Yparraguirre, acusado del robo de mineral en Santa Catalina en 1718, quien menciona que la conducción de venas desde el puerto de Santa Catalina hacia el interior era privativa del arrendador del puerto de Hernani. Así pues, pasemos a ver la nómina de aleros del Urumea que han ido apareciendo en la documentación manejada para la elaboración de este trabajo, ya que son ellos los verdaderos protagonistas de esta historia.

Arizabalo, Ignacio de. Se le menciona como alero en un asunto de 1716.

Arratia, Domingo de. Co-arrendador de la Lonja y los Puertos de Hernani en 1539⁵⁴.

Ayarragarai, Esteban de. Se le nombra en documentos de 1713, 1714, 1716, 1717 y 1718. En el de 1714 se dice que tiene unos 45 años.

Ayarragarai, Ignacio de. Aparece en un documento de 1725.

Ayarragarai, Joseph Justo de. Arrendador de los puertos de Hernani desde el 2 de febrero (Nuestra Señora de Las Candelas) de 1730 por dos años. Y desde el 11 de noviembre de 1740 por cuatro años. También en 1768, 1769 y 1770.

Ayarragarai, Mateo de. En 1717 y 1718.

Ayarragarai, Miguel de. Citado en una querrela de 1784.

Barcaiztegui, Juan de. En un contrato de 1681.

Beloqui, Juan Miguel de. Citado en una querrela de 1784.

Egurrola, Domingo de. Arrendador de los puertos de Hernani en 1531⁵⁵.

Elizondo, Martín de. Alias *Portulero*. Figura en un litigio de 1653.

Erausquin, José Joaquín. Arrendador de los puertos de Hernani desde 1804 hasta 1808, fecha en que compra al municipio la lonja y sus terrenos.

Erroizenea, Miguel Joseph de. Arrendador de la lonja y puertos de Hernani desde el 11 de noviembre (S. Martín) de 1772⁵⁶ por cuatro años.

⁵⁴ AHPG-GPAH 3-0913:39r-40v.

⁵⁵ HUA / AMH // C-2-1-1: 2r.

⁵⁶ AHPG-GPAH 9-0079, exp. 12.

Huici, Martín Joseph de. Rematante de la almoneda de los puertos de Hernani de 1768 y posteriormente la cede a Joseph Justo de Ayarragarai. Aparece en un dictamen de 1770.

Larramendi, Juan de. Se le menciona como alero en un documento de 1649.

Legarra, Nicolás de. Figura en un escrito de 1714 como testigo de unos 56 años de edad y en otro de 1716.

Lubelza, Joseph Gerardo de. Co-arrendador de los puertos de Hernani desde el 11 de noviembre (S. Martín) de 1740 por cuatro años. Arrendador en 1755 de unos 38 años en aquél año. También en 1768.

Miner, Sebastián de. Aparece en un documento de 1725.

Miranda, Juan Ignacio de. Se le cita en pleito de 1725.

Miranda, Sebastián de. Portolero de Hernani en 1725.

Portu, Domingo de. Co-arrendador de la lonja y los puertos de Hernani en 1539⁵⁷.

Ugalde, Ignacio Antonio de. Arrendador de los puertos de Hernani desde el 11 de noviembre (S. Martín) de 1760 por cuatro años.

Yparraguirre, Juan López de. Aparece en un pleito del año 1649.

Zamora, Sebastián de. Aparece en un documento de 1725.

Zuaznabar, Miguel de. En 1725 y 1726.

Zuaznabar, Nicolás de. Co-arrendador de los puertos de Hernani los años 1712 y 1713.

Estos son los aleros que he ido encontrando en los manuscritos que he manejado, pero no cabe duda que tuvieron que ser muchas más las personas que se dedicaron a la dura tarea de transportar vena, hierro, maderos y anclas río arriba y río abajo, persiguiendo el flujo de las mareas que la mar transmitía al Urumea.

5. EL FIN DE UNA ERA

El 4 de agosto de 1808⁵⁸, el Ayuntamiento de Hernani vende por 33.056 reales la casa de la lonja y sus terrenos a quien era desde cuatro años antes arrendador de los puertos de la villa José Joaquín Erausquin. Al parecer, los problemas económicos derivados de la ocupación napoleónica, entre otros, fuerzan al municipio a tomar esta medida que acuerdan el 4 de julio anterior a la formalización de la venta.

El tráfico fluvial en el Urumea fue desapareciendo al mismo ritmo que crecía el uso de las nuevas carreteras. A mediados del siglo XIX tenemos constancia documental de este declive. En un contrato fechado en 1855⁵⁹ para llevar piedra desde la cantera de Loiola hasta el puerto de Santa

⁵⁷ AHPG-GPAH 3-0913:39r-40v.

⁵⁸ AHPG-GPAH 3-1467: 086.

⁵⁹ AHPG-GPAH 3-3336: 005r-006r.

Catalina, a pesar de tener origen y destino a orillas del Urumea, todo el transporte se detalla en carros.

1ª Que los mencionados Manuel Carrera y José Antonio Ayarragaray se obligan a conducir y poner en el punto o paraje llamado Puerto de Santa Catalina jurisdicción de esta ciudad, de dos a tres mil carros de piedra caliza, comprendiendo cada carro de sesenta arrobas,

Me resulta muy curioso que uno de los carreteros citados, tenga un apellido tan ligado al mundo de los aleros como es Ayarragaray.

El uso de las alas fue disminuyendo progresivamente, quedando relegado al ámbito particular de los que vivían a orillas del río y fue a principios de la década de los años 70 del pasado siglo, cuando vimos las últimas embarcaciones fluviales dragando la desembocadura del Urumea.

A lo largo de este trabajo hemos visto como el tráfico fluvial en el Urumea tenía un volumen lo bastante amplio como para considerarlo mucho más que una anécdota en el ámbito del transporte en Gipuzkoa. También hemos leído contratos con muchas personas implicadas en mantener abastecidos los puertos de los materiales necesarios para, a su vez, reenviarlos a ferrerías o astilleros. Hemos mirado en esos mismos puertos para observar su movimiento incesante al ritmo de los barcos que llegaban con mineral de Bizkaia. Así mismo, hemos podido comprobar que los costes del transporte a través del río eran más competitivos que los realizados por tierra y, sobre todo, hemos conocido a sus principales protagonistas, los aleros, personas que gracias a su duro trabajo fueron colocando esta tierra en la posición comercial que marcó una época en San Sebastián y su entorno.



Un alero guiando con pértiga su gabarra cerca del molino de marea Errota-Txiki, en el actual entorno de la cuesta de Mundaiz, hacia 1910. Archivo Iñaki Agirre.

Para terminar este trabajo, voy a incluir tres fotografías de 1962 que regaló Andoni Arrieta Yarza al Untzi Museoa-Museo Naval de Donostia-San Sebastián y que éste me ha proporcionado para poder ilustrar el final de la actividad de los gabarreros o aleros, como les llamaban antiguamente. También voy a reproducir parte de la carta fechada el 30 de junio de 1999 que entregó junto a esas fotos. En ella, nos explica detalles sobre cómo cargaban las gabarras, cómo las juntaban o cómo aprovechaban las mareas para remontar o descender el Urumea. Si bien el objeto de este trabajo se centraba en los siglos XVI a XIX, poder leer las impresiones de un testigo directo del final de dicha actividad fluvial y contemplar las imágenes que nos dejó, me ha parecido una oportunidad irrenunciable.

“Yo pasaba las horas fascinado por los movimientos de los gabarreros que se dedicaban durante todo el año a sacar arena del río, para venderla a los caseros como cama para las vacas o para la construcción.

Venían desde Loyola aprovechando que la bajamar les facilitaba el transporte de las gabarras y fondeaban aproximadamente desde el par de la Tabacalera hasta cerca del Kursaal. (Las fotos que he regalado están tomadas al par de la Plaza de Oquendo).

Yo, admiraba la resistencia de aquellos hombres, que trabajaban todo el año (sin vacaciones) metidos en el agua casi hasta el pecho y palada tras palada, iban cargando la gabarra con dos montones de arena, uno a proa y otro a popa.

A veces tenían que subir a la gabarra para achicar el agua que desprendía la arena y cargar más la embarcación. Al terminar la carga, juntaban dos gabarras popa a popa, que eran lisas, los dos gabarreros empujaban con sus pértigas las dos gabarras unidas, aprovechando que la marea estaba subiendo facilitando así remontar el río.

Algunas veces, venía una draga, que con sus cangilones, sacaba la arena rápidamente. Todos (los que no trabajábamos) detestábamos aquél artilugio porque carecía del encanto del espectáculo que suponía el trabajo de los paleadores.

Después, entre la guerra civil, mis estudios en Madrid y otras circunstancias de la vida, estuve varios años sin ver a mis admirados gabarreros.

En uno de los viajes que volví a Donostia, vi a los gabarreros nuevamente. Pero ya no era lo mismo. Debido a las fábricas de papel de Hernani y otras fábricas, el agua estaba tan contaminada por los vertidos de productos químicos, que era imposible meterse en ella. Tenían que sacar la arena penosamente, con un artilugio de su invención como puede verse en las fotos.

A mi regreso definitivo al txoko, ya no quedaban gabarreros. Al parecer eran una especie a desaparecer.”



Gabarreros en el Urumea. Vemos aquí los dos montones de arena en las gabarras, uno a proa y otro a popa. Foto de Andoni Arrieta, 1962. Colección Untzi Museoa.



En esta fotografía podemos apreciar la herramienta que usaban para extraer arena. Foto de Andoni Arrieta, 1962. Colección Untzi Museoa.



En esta imagen, se observa al gabarrero achicando agua. Foto de Andoni Arrieta, 1962. Colección Untzi Museoa.

AGRADECIMIENTOS

A todas las personas del Archivo General de Gipuzkoa en Tolosa y del Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa en Oñati por su impecable atención y ayuda implicada más allá de lo estrictamente profesional.

Al investigador Luis Lerchundi Vicente, que una vez más ha vuelto a proporcionarme documentos clave para este trabajo.

A Pedro Pablo García Fernández, que me proporcionó algunos datos muy relevantes.

A Evaristo González Arrieta por sus detallados dibujos.

A José Mari Unsain Azpiroz del Untzi Museoa-Museo Naval, por el seguimiento continuo para la corrección de este trabajo, por su atención y por el material facilitado.

A los servicios de Archivos digitalizados del Ministerio de Cultura, Archivo General de Simancas y Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, por facilitar el acceso a los fondos documentales.

A todos ellos, sinceramente, gracias.

BIBLIOGRAFÍA

AGUIRRE SORONDO, Antxon: "El Puerto de Hernani", en Revista *Hernani*, Hernani. 1998.

AGUIRRE SORONDO, Antxon: "Las embarcaciones fluviales en Gipuzkoa", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 639-649.

DÍEZ DE SALAZAR, Luis Miguel y AYERBE IRIBAR, M^a Rosa: *Juntas y Diputaciones*, Tomo XV, San Sebastián, 1990.

GAZTAMINZA, Salustiano: *Apuntes para una historia de la N. L. e Invicta villa de Hernani*, San Sebastián, 1913.

ISASTI, Lope Martínez de: *Compendio Historial de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa*. Reedición de La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.

IZAGUIRRE, Ricardo: *En torno a los orígenes de San Sebastián. El Urumea y los Puertos donostiarras*, Pasajes de San Pedro, 1933.

LARRAMENDI, Manuel de: *Corografía de la Provincia de Guipúzcoa*, Barcelona, 1882.

MUÑOZ ECHABEGUREN, Fermín: "Santa Catalina y astilleros", en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 44, San Sebastián, 2011, pp.515-548.

MURUGARREN ZAMORA, Luis: *Hernani. Su historia e instituciones*, San Sebastián, 1970.

MURUGARREN ZAMORA, Luis: *Santa Catalina: breve historia de un arrabal y su puerto*, San Sebastián, 1987.